Полвека из жизни завода глазами его ветерана



6 стор.

НА ВАРТІ НЕБА УКРАЇНИ!

www.krula.com.ua

Крила України

9 – 14 травня 2011 року

e-mail: krula_ukr@ukr.net

№19 (579)

НОВИНИ/КОМЕНТАРІ/ДОЗВІЛЛЯ/СПОРТ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРІ:

Без поповнення не залишаться

Нещодавно в Повітряному командуванні "Захід" завершилось командно-штабне мобілізаційне навчання. В умовах ескалації прикордонного збройного конфлікту штабні офіцери відпрацьовували дії з прийому мобілізаційних ресурсів.

Читайте на 2 стор.

Найдорожчі на світі!



Читайте на 3 стор.

Перший раунд за Владиславом Галкіним

У Севастопольській бригаді тактичної авіації, яку очолює полковник Олексій Марченко, 5-6 травня відбувся перший відбірковий етап Конкурсу військово-професійної майстерності "Універсальний солдат-2011".

Читайте на 7 стор.

1940 новобранців поповнили лави Повітряних Сил



Читайте на 8 стор.

66 років без війни



Фото Олексія Матвійчука.

9 травня під час урочистого маршу частин Озерненського гарнізону першими в строю були ветерани. Вони з гордістю пронесли червоний прапор Перемоги, а також бойовий стяг часів Великої Вітчизняної війни. Гарний стройовий вишкіл продемонстрував парадний розрахунок із військовослужбовців бригади тактичної авіації, який зараз наполегливо готується до параду на Хрещатику з нагоди 20-ї річниці Незалежності України. Також була представлена і військова техніка часів Великої Вітчизняної війни, відновлена фахівцями 5-го Об'єднаного центру електрогазового та автотехнічного забезпечення логістики ПС ЗС України. Почесна варта на полуторці, а начальник гарнізону – на вілісі пересувалися до місця проведення мітингу-реквієму біля братських могил воїнів, які визволяли смт. Озерне та с. Скоморохи. А у блакитному небі демонстрували свою льотну майстерність пілоти з авіаклубу "Авіатика" м. Житомир.

Про те, як День Перемоги святкували в інших гарнізонах Повітряних Сил, читайте на 4-5 сторінках.

Олексій Тригуб.
"Крила України".

АВІАБУДУВАННЯ

Росія цікавиться добудовою другої "Мрії" та закупить Ан-140

Київський авіаційний завод добудує надважкий транспортний літак Ан-225 "Мрія", якщо на нього знайдеться замовник. Про це, як повідомляє "Інтерфакс", заявив голова ради директорів української компанії "МоторСіч" В'ячеслав Богуслаєв. За його словами, міністр оборони Росії Анатолій Сердюков в ході візиту на київський завод зацікавився можливістю добудови другого транспортника, недобудованого наприкінці 1980-х років.



Спочатку було закладено два транспортники "Мрія". Один з них повністю добудований і експлуатується компанією Antonov Airlines, що належить Авіаційному науково-технічному комплексу імені О.Антонова. Другий, за деякими даними, готовий на 60-70 відсотків. Раніше голова правління "Антонова" Дмитро Ківа заявив, що для добудови "Мрії" необхідно близько ста мільйонів доларів, з яких 25 мільйонів необхідно витратити на закупівлю двигунів.

Міністерство оборони Росії раніше про намір придбати "Мрію" не оголошувало. Фінансування добудови та закупівлі літака не закладено в держпрограму озброєнь на 2011-2020 роки, яка почала діяти з 30 грудня 2010 року. Цією програмою передбачається, зокрема, купівля військово-транспортних літаків Ан-70 і Ан-124 "Руслан", причому останні будуть випускатися в Росії. Також В'ячеслав Богуслаєв повідомив, що міністерство оборони Російської Федерації має намір закупити сім легких транспортних літаків Ан-140.

– Прийнято рішення не будувати військово-транспортну версію турбогвинтового літака Іл-112. Замість цього російське військове відомство зробило замовлення на сім літаків Ан-140, – сказав В.Богуслаєв.

Керівник ВАТ "МоторСіч" відзначив, що планується створити вантажний варіант літака Ан-140. Це має бути легкий транспортний літак, розрахований на перевезення до 6-7 тонн вантажу.

Підготував Віктор Гедз.
"Крила України".

ОФІЦІЙНІ ЗУСТРІЧІ

Обговорили перспективи співпраці

11 травня у Вінниці відбулася протокольна зустріч делегації Командування Повітряних Сил ЗС України, очолювана тимчасово виконуючим обов'язки начальника штабу Командування Повітряних Сил ЗС України генерал-майором Андрієм Куришком, з представниками апарату аташе з питань оборони при Посольстві США в Україні на чолі з новопризначеним помічником військово-повітряного аташе при Посольстві США в Україні підполковником Брайаном Петерсеном.



Метою зустрічі було обговорення перспективних напрямів співробітництва між Повітряними Силами України та Військово-повітряними силами США.

У ході робочої зустрічі начальник оперативного управління Командування Повітряних Сил ЗС України полковник Віктор Гамора ознайомив іноземного гостя з сучасним станом та перспективами розвитку виду. Також сторони обговорили стан та перспективи розвитку співробітництва між державами у військовій сфері, зокрема, щодо підготовки та проведення у другій половині липня українсько-американсько-польських навчань "Безпечне небо-2011".

У свою чергу, помічник військово-повітряного аташе при Посольстві США в Україні підполковник Брайан Петерсен подякував за проведену зустріч і висловив сподівання на подальше зміцнення відносин з Повітряними Силами Збройних Сил України.

– Ми дуже цінуємо ті відносини, які маємо сьогодні з Україною в питаннях міжнародної військової співпраці, а також досвід українських Повітряних Сил в питаннях стратегічних авіаперевезень, – підкреслив підполковник Брайан Петерсен.

Іноземний гість подякував українській стороні за успішно проведені заходи особовим складом військово-транспортної авіації під час проведення в Гренландії операції "Північний сокіл-2011" і пообіцяв, що американська сторона в подальшому надаватиме всіляку допомогу за всіма напрямами співпраці, визначеними на цей рік в рамках двостороннього військового співробітництва.

На завершення зустрічі сторони традиційно обмінялися сувенірами з авіаційної тематики та оглянули експозиції Військово-історичного музею Повітряних Сил ЗС України.

Прес-центр КПС ЗС України.

Підготовка до ротації

10 травня на Львівщині, на базі 7-го окремого полку армійської авіації 13-го армійського корпусу Сухопутних військ ЗС України, розпочалася підготовка особового складу чергової – 15-ї – ротації 56-го окремого вертолітного загону ЗС України сил Місії ООН у Ліберії.

В ході етапів підготовки з майбутніми миротворцями проводитимуться різноманітні заняття, спрямовані на удосконалення теоретичних знань та практичних навичок льотного складу та фахівців інженерно-авіаційної служби, а також зв'язку і тилу.

Під час етапу бойового злагодження екіпажі вертольотів Мі-8 та Мі-24 виконуватимуть завдання з бойового застосування, пошуково-рятувального забезпечення, виконають вправи вогневої підготовки тощо. Крім того, відпрацьовуватимуться вправи з виконання зльоту та посадки на запилені майданчики, а також польоти вночі.

Особливу увагу в період підготовки буде зосереджено на вивченні метеорологічних умов в районі базуван-



Без поповнення не залишаться

НАВЧАННЯ

Нещодавно в Повітряному командуванні "Захід" завершилось командно-штабне мобілізаційне навчання. В умовах ескалації прикордонного збройного конфлікту штабні офіцери відпрацьовували дії з прийому мобілізаційних ресурсів. Навчання проходили під керівництвом тимчасово виконуючого обов'язки начальника штабу Командування Повітряних Сил ЗС України генерал-майора Андрія Куришка. Варто зазначити, що подібні завдання перед військовими управлінцями поставили не вперше, однак командир Повітряного командування "Захід" генерал-лейтенант Станіслав Павлович підкреслив: їх успішне виконання потребує нових підходів і детального вивчення проблеми.



За легендою навчання, в прикордонних областях "калинових" виникли передумови для збройного конфлікту на етнічному ґрунті. Повітряному командуванню "Захід" треба не тільки брати участь в бойових діях, а й підсилитись за рахунок прийому військовозобов'язаних та техніки національної економіки. І призивати їх треба якраз з областей, охоплених бойовими діями. Тож у своїй роботі управлінці Повітряного командування "Захід" враховували чимало факторів, що стануть на заваді мобілізації. Наприклад, саботаж у певних районах, висока вірогідність терактів у військових комісаріатах, масовий виїзд біженців з нестабільного регіону та трудова міграція військовозобов'язаних за кордон. Відтак у роботі штабні офіцери оперували числами, максимально наближеними до реальності.

Командно-штабне мобілізаційне навчання торкнулось і підлеглих військових частин. Від них до роботи залучили оперативні групи. А двом пунктам прийому мобілізаційних ресурсів довелось здійснити справжнє приймання людей і техніки. Слід зазначити, що вимоги керівних документів чітко регламентують роботу подібних пунктів. На прийом військовозобов'язаного чи автомобіля відводяться лічені хвилини. Тож, аби не зірвати виконання плану, персонал пункту має бути добре тренований.

Детально про хід командно-штабного мобілізаційного навчання нашій газеті розповів начальник відділу оборонного планування управління Повітряного командування "Захід" полковник Іван Зінько:

– Проведення подібних командно-штабних мобілізаційних навчань планує Генеральний штаб Збройних Сил України. Напередодні ми провели роздільні і спільні штабні мобілізаційні тренування. Тож підготовлені до роботи були добре. Головна мета навчання – перевірка реальності спланованих заходів відмобілізування і приведення в бойову готовність управління Повітряного командування та підпорядкованих військових частин. Також це удосконалення взаємодії з військовими комісаріатами з питань щодо оповіщення, збору та прийому мобілізаційних ресурсів. На навчанні офіцери управління набули досвіду проведення заходів військової мобілізації.

Закінчення на 3 стор.



Пятого мая 2011 года после тяжелой болезни перестало биться сердце известного летчика, мастера высшего пилотажа, военного летчика 1-го класса Александра Ивановича Голованя.

Родился он 12 июля 1953 года в многодетной семье в городе Харькове. С детства мечтал стать летчиком, поэтому после окончания средней школы в 1971 году поступил и в 1975 закончил Харьковское ВВАУЛ имени С.Грицевца. Затем – нелегкая служба летчика в строевых частях ВВС, вначале Венгрия, затем Казахстан, оттуда, уже оперившимся пилотом, попал в Афганистан. Там он выполнил более 300 боевых вылетов, заслужил правительственные награды и получил бесценный боевой опыт. На родной Украине стал командиром авиаэскадрильи в 642-м гв.апиб (позже – иап). Затем был ряд спецкомандировок – Ирак, Бангладеш, Индия.

В 1992 году как один из лучших летчиков-пилотажников Украины Александр Головань был отобран в группу тех, кому страна доверила показывать мастерство украинских пилотов в международном турне по аэродромам Канады и США. Они практически заново открывали миру новую независимую страну – Украину.

После этих событий Александр Иванович был назначен старшим инспектором-летчиком службы безопасности полетов 5-го АвК. Но несмотря на прежние заслуги, упорно продолжал шлифовать свое летное мастерство и принимал участие в показах возможностей авиационной техники (МиГ-29), 1993 год – в Миргороде – показ делегатам стран ОБСЕ; 1996 год – индивидуальный пилотаж в период проведения учений на полигоне Киево-Александровский; 1997 год – над аэродромом "Чайка" под Киевом во время проведения первого в истории Украины авиационного парада. Кроме этого, активно сотрудничал с руководством Одесского АРЗ и помогал им в облете отремонтированной авиатехники в различных странах мира.

За период службы освоил около 20 типов самолетов, налетал более трех тысяч часов. Награжден 15-ю орденами и медалями. Высокое чувство долга, ювелирное летное мастерство, доброта и отзывчивость, любовь к семье, патриотизм – все эти качества на фоне высочайшей требовательности к своему профессиональному уровню были присущи этому замечательному человеку.

"О храбрый сокол,
В боях с врагами
Истек ты кровью,
Пускай ты умер,
Но в песне смелых
И сильных духом
Всегда ты будешь
живым примером."

От имени всех авиаторов: В.Стрельников, Я.Скалько, С.Онищенко, А.Волошенко, Ю.Байдак, В.Тронько, В.Кандауров, В.Россошанский, Н.Коваль, В.Солошенко, А.Сущевский, Л.Пиллер, С.Сафронов, В.Алексеев.

РОТАЦІЯ

триває

ня, маршрутів польотів у Ліберії та Кот-д'Івуарі, практичним навичкам льотного складу до виконання миротворчих завдань.

Для відновлення та удосконалення дій екіпажів передбачається виконати декілька льотних змін. Водночас, технічний персонал здійснить обслуговування та ретельну підготовку гелікоптерів, техніки і обладнання служб тилу, технічного забезпечення тощо.

Кандидатом на посаду командира 56-го окремого вертолітного загону Збройних Сил України чергової ротації призначено досвідченого військового льотчика полковника Володимира Пастухова, який має великий досвід виконання миротворчих завдань на території колишньої Югославії, Сьєрра-Леоне та Ліберії, виконував інтернаціональний обов'язок в Афганістані.

Чергову – 15-ту – ротацію українського миротворчого контингенту в Ліберії заплановано провести у червні поточного року.

За повідомленням Департаменту преси та зв'язків із засобами масової інформації Міноборони.

На Харківщині перепоховали останки п'ятьох радянських воїнів

Напередодні 9-го травня у селі Старий Мерчик, що на Харківщині, відбулось перепоховання останків радянських воїнів, загиблих під час визволення Слобожанщини. Солдати багато років тому були поховані у могилі Невідомого солдата.

Знайшла могилу пошукова група спеціалізованого підприємства "Військові меморіали "Схід", яка проводила ексгумацію останків п'ятьох радянських воїнів з могили Невідомого солдата на окраїні Старого Мерчика. У загиблих були знайдені погони капітана-артилериста, у двох – погони лейтенантів-артилеристів, значок "За відмінну артилерійську підготовку", радянські монети, червоноармійські ґудзики.

Пошукова група, вивчивши документи Центрального архіву Міністерства оборони Російської Федерації, встановила, що це – офіцери та бійці 562-го винищувально-протитанкового артилерійського полку 53-ої армії. Загинули вони на початку вересня 1943 року в боях за лісовий масив у трьох кілометрах на південь від селища. Після боїв артилеристів захоронили неподалік Старого Мерчика.

Імена начальника штабу капітана Трохима Карташова, командирів батарей лейтенантів Олексія Глазунова і Василя Маринюка відтепер включені до списку імен похованих у братській могилі селища Старий Мерчик. Встановлені також і прізвища бійців, похованих разом із офіцерами, – рядового Василя Смирнова та сержанта Миколи Бабайкіна. Обоє вони – номери обслуги гармати.

На перепохованні були присутні представники місцевої влади, військовослужбовці гарнізону, ветерани, школярі, священнослужителі, а також усі небайдужі мешканці селища.

Після ритуалу перепоховання усі присутні поклали квіти та вінки до братської могили, а представник духовенства провів літургію за загиблими.

Дмитро Чалий. м.Харків.

ПАМ'ЯТАЄМО



БОЙОВА ГОТОВНІСТЬ

Проблеми вирішують одразу

На Донеччині, у зенітному ракетному полку Повітряного командування "Центр" Повітряних Сил ЗС України, відбулося триденне командно-штабне навчання. Окрім офіцерів управління та штабу частини, до заходу, що проходив у декілька етапів, залучено два окремі дивізіони, розташовані у Донецькій області. Перевіряла дії посадових осіб, що залучалися до занять, комісія, яку очолив начальник штабу – перший заступник командира Повітряного командування "Центр" полковник Валерій Романюк.



У перший день група фахівців на стройовому плацу полку перевірила готовність кожного військовослужбовця. Також відбулося заслуховування командного складу частини про готовність до навчань.

– Специфіка саме цієї військової частини полягає у тому, що її особовий склад охороняє повітряний простір нашої країни у двох промислових та стратегічно важливих областях. Тому від того, як ми навчимося діяти у мирний час, залежатиме успіх бойової роботи на особливий період, – пояснив полковник Валерій Романюк.

Другого дня навчань основні дії військовослужбовців зосереджувалися у пунктах прийому особового складу та на місцях прийому техніки з народного господарства. Роботу своїх підлеглих на всіх етапах оцінював та надавав методичну допомогу особисто командир полку полковник Олег Василенко.

– Завдяки налагодженим тісним зв'язкам з військкоматами, іншими регіональними державними структурами, що відповідають за питання мобілізації, частина добре виконує поставлені завдання. Звичайно, є й проблемні питання в цій роботі, які ми одразу виправляємо, – зазначив полковник Олег Василенко.

За повідомленням Департаменту преси та зв'язків із засобами масової інформації Міноборони.

СОЦІАЛЬНА ПОЛІТИКА

Уряд збільшує зарплату бюджетникам

Уряд прийняв надзвичайно важливе рішення для 3,5 млн. українців, які працюють у бюджетній сфері. Кабінет Міністрів здійснює перше суттєве підвищення зарплатні бюджетників з початку економічної кризи. Про це Віце-прем'єр-міністр України – Міністр соціальної політики Сергій Тігіпко заявив на брифінгу після засідання Уряду.

Згідно з ухваленою Кабінетом Міністрів постановою "Про підвищення рівня оплати праці працівників бюджетної сфери", з 1 липня до кінця цього року посадовий оклад працівника I тарифного розряду зросте з 635 до 704 гривень.

"Це рішення дозволить нам до кінця року підвищити заробітну плату працівників бюджетної сфери на 12,6%", – зауважив Сергій Тігіпко.

Урядовець також відзначив важливість зменшення розриву між мінімальною заробітною платою та ставкою I тарифного розряду. Крім того, постанова Кабміну встановлює диференціацію оплати праці між першим і сьомим тарифними розрядами. Вона становитиме 5 гривень між першим і другим розрядами і 10 грн. – між розрядами з другого по сьомий.

"Цим рішенням ми починаємо відновлювати справедливість у системі оплати праці. Кваліфікований спеціаліст повинен отримувати більше, ніж малокваліфікований", – зазначив Сергій Тігіпко.

Згідно з попередніми розрахунками Уряду, прийняття постанови дозволить до кінця року підвищити оклад вчителя на 197 грн., хірурга – на 191 грн., доцента вищого навчального закладу – на 270 грн. Про це повідомляє веб-сайт Кабінету Міністрів України.

ДЕНЬ СОЛДАТСЬКОЇ МАТЕРІ

Найдорожчі на світі!

В Україні жінка споконвіку була берегинею родини. Величезну роль у вихованні дітей, а згодом захисника Вітчизни відіграє перша, найрідніша у світі людина – мати. Саме тому у День солдатської матері в зенітному ракетному полку Повітряного командування "Центр" Повітряних Сил Збройних Сил України, яким командує полковник Валерій Козорог, запросили матерів солдатів, призваних весною цього року.



До всіх матерів молодих вартових неба звернулася заступник голови організації солдатських матерів України Ніна Лисогор, яка у своїй промові висловила їм щиру вдячність за те, що виплекали і виховали відважних воїнів, надійних захисників Вітчизни та справжніх громадян Незалежної України.

Присутній на зустрічі полковник Валерій Козорог запевнив матерів молодих воїнів, що для їхніх синів створені усі належні умови для проходження строкової військової служби та запропонував їм переконатися у цьому на власні очі. А заступник з виховної роботи підполковник Ігор Балбашов зазначив, що цей захід в лавах вітчизняного війська проводиться вперше. Втім, свято має неабияке значення у формуванні позитивного іміджу та відкритості у життєдіяльності нашого війська.

Після цього була проведена екскурсія територією військової частини. Батькам показали розташування, їдальню, медпункт, музей та бібліотеку, що справило на гостей неабияке позитивне враження.

На завершення зустрічі батьки молодих солдат подякували офіцерам полку за добре ставлення до їхніх синів.

Валентин Шевченко. м. Дніпропетровськ.

НАВЧАННЯ

Без поповнення не залишаться

Закінчення. Початок на 2 стор.

– Товаришу полковнику, наскільки важливими для Повітряного командування "Захід" є мобілізаційні ресурси? Чи може командування виконувати поставлені завдання без їх залучення?

– Кількість людей і техніки, які надходять до Повітряного командування в особливий період, ретельно спланована і погоджена з військовими комісаріатами і підприємствами. Щомісяця ми вивчаємо певну кількість військовозобов'язаних, які приписані до наших військових частин. Безпосередньо спілкуємося з ними під час призову на навчальні збори. Також вивчаємо військовослужбовців, які проходять службу в резерві. Наші фахівці систематично бувають на підприємствах. Там вони оглядають і перевіряють стан техніки національної економіки. Все це робиться задля якісного забезпечення ПвК мобілізаційними ресурсами. Без їх залучення виконати певні завдання вкрай важко.

– Як ви оцінюєте перебіг навчання?

– Керівник навчань зазначив, що їхня мета досягнута. Ми провели багато практичних заходів. Розгорнули два пункти прийому мобілізаційних ресурсів. Багато досвіду набули офіцери управління щодо надання рекомендацій і пропозицій для відпрацювання замислу навчання.

– Чи вдалося під час навчань визначити напрямки роботи, які в подальшому потребуватимуть глибшого вивчення?

– Звичайно, так. Під час навчань перед нами стояло декілька дослідницьких завдань. Детального вивчення потребуватиме питання організації взаємодії та обміну інформацією між пунктами і групами управління. Для цього надаються стислі терміни. Встигати робити все своєчасно – головне завдання. Над ним ми і будемо працювати. Судіть самі. За одну годину пункт прийому особового складу має прийняти сотню військовозобов'язаних, за десять хвилин – одну одиницю техніки національної економіки.

– Що показало навчання? Вдасться забезпечити Повітряне командування мобілізаційними ресурсами?

– Завдяки організації взаємодії з обласними військовими комісаріатами та територіальним управлінням ми відпрацювали механізм негайного реагування на випадки зриву постачання мобілізаційних ресурсів з визначених військкоматів. Головним у ньому став принцип перерозподілу. Тобто, якщо один певний військовий комісаріат не може виконати план, то замість нього до роботи залучається інший з більш сприятливого регіону. Це ефективно працює лише за умови тісної співпраці і взаємодії з територіальним управлінням та обласними військовими комісаріатами.

Владислав Назаркевич. "Крила України". Фото автора.

Президент України Віктор Янукович:
"Перемога наших батьків надихає нас на працю заради сьогодення і майбутнього"



У Києві урочистості з нагоди 66-ої річниці Перемоги у Великій Вітчизняній війні розпочалися з церемонії покладання Президентом України Віктором Януковичем вінків і квітів до Могили Невідомого солдата у парку Вічної Слави. Разом із Главою держави в урочистій ході від площі Слави до Могили Невідомого солдата взяли участь Глава Адміністрації Президента Сергій Льовочкін, Голова Верховної Ради України Володимир Литвин, Прем'єр-міністр України Микола Азаров, Секретар Ради національної безпеки і оборони України Раїса Богатирьова, Міністр оборони України Михайло Єжель, начальник Генерального штабу – Головнокомандувач Збройних Сил України генерал-полковник Григорій Педченко, голова Київської міської державної адміністрації Олександр Попов, народні депутати України, члени Кабінету Міністрів, ветерани Великої Вітчизняної війни, представники громадськості, кияни.

Після покладання вінка до Меморіалу присутні вшанували пам'ять воїнів, полеглих у роки Великої Вітчизняної війни, хвилиною мовчання, а військовослужбовці Почесної варти Міністерства оборони України вшанували пам'ять загиблих шістьма залпами з особистої зброї та урочистим маршем.

За участю представників Міністерства оборони та Генерального штабу ЗС України урочисті церемонії покладання вінків і квітів відбулися біля пам'ятника генералові армії Миколі Ватутіну, стели Перемоги та пам'ятника Героям-танкістам.

Святкування Дня Перемоги продовжилося на головній вулиці столиці України – Хрещатику урочистим ходом "Вклонімося великим тим рокам!" Урочистий хід ветеранів відкрив бронетранспортер Збройних Сил України з автентичною копією Прапора Перемоги на борту в супроводі офіцера окремого полку Президента України.

Військовослужбовці Почесної варти Міністерства оборони України пронесли Хрещатиком Державний прапор України, прапор міста-героя Києва, прапор Збройних Сил України та прапори видів Збройних Сил України, штандарти чотирьох Українських та Партизанського фронтів.

В офіційній святковій колоні разом із 45 ветеранами Великої Вітчизняної війни участь в урочистій ході Хрещатиком до Майдану Незалежності взяли Президент України – Верховний Головнокомандувач Збройних Сил України Віктор Янукович, Голова Верховної Ради України Володимир Литвин і Прем'єр-міністр України Микола Азаров.

В рамках історичного "Маршу Перемоги" головною вулицею столиці України проїхала військова техніка часів Великої Вітчизняної війни громадської організації "Київський клуб "Красная Звезда". Зокрема, легендарний танк Т-34, автомобілі "Вілліс", ГАЗ-67 та полуторки ЗіС-5 з гарматами, реактивна система залпового вогню "Катюша", бронетранспортер БА-64, мотоцикли з колясками М-72, одягнені у військову форму часів Великої Вітчизняної війни піхотинці.

Хрещатиком також пройшли ветерани Збройних Сил та силових структур, тематично оформлені колони районів Києва.

Музичне супроводження ходу здійснював зведений військовий оркестр чисельністю 277 чоловік під керівництвом начальника військово-музичного управління Генерального штабу Збройних Сил України, головного військового диригента Збройних Сил України, народного артиста України генерал-майора Володимира Деркача, а також Київський академічний муніципальний духовий оркестр, духовий оркестр Державної податкової служби України.

Після урочистого ходу відбувся святковий мітинг-концерт "Ту славну весну не забути довіку!"

– Сьогодні ми святкуємо видатну подію нашої історії. 66 років тому Український народ, пліч-о-пліч з іншими народами Європи і світу, переміг найстрашнішого ворога людства – нацизм. Примарі смерті та рабства був протиставлений героїзм та самопожертва мільйонів людей, їхнє прагнення до свободи, миру і щастя, – наголосив у своїй промові Президент України – Верховний Головнокомандувач Збройних Сил України Віктор Янукович.

Глава держави відзначив, що завдяки ратному подвигу наших батьків і дідів сили зла, що прагнули поневолити і знищити цілі народи, були переможені.

– День Перемоги – найважливіша віха на шляху творення нового гуманного світу. 9 травня для всіх нас – священна дата. Вона омита кров'ю героїв, мучеників і праведників цього світу. Пам'ять про них ніколи не зітреться. Перемога наших батьків надихає нас на працю заради сьогодення і майбутнього. Створити таку країну, якою би пишались і ми, і майбутні покоління, – наголосив Віктор Янукович.

Як він додав, держава ставить перед собою завдання розвивати демократію, будувати сучасну, потужну економіку, що працюватиме на благо всього суспільства, створювати передову науку і освіту, сучасну систему охорони здоров'я і соціального захисту, творити гуманістичну культуру, розвивати наші Збройні Сили.

Глава держави звернувся до представників влади і депутатів усіх рівнів із прохан-

ПОЛТАВА

Жива пам'ять поколінь

Низкою урочистих заходів, мистецьких та театралізованих дійств відзначила День Перемоги Полтава. Традиційні покладання квітів до меморіалів загиблим воїнам, мітинги, уроки мужності, тематичні концерти створили неповторну атмосферу святкового настрою не тільки ветеранам Великої Вітчизняної війни, а й усім полтавцям та гостям міста. Але найбільш яскравою подією цих днів стало відкриття Алеї Героїв Радянського Союзу 184-го гвардійського важкого бомбардувального полку 13-ї авіадивізії на базі 215-ої авіаційної комендатури, яка сьогодні є правонаступницею цього з'єднання.



– Тринадцять бронзових бюстів героїв-авіаторів стали не просто окрасою експозиції музею 13-ї авіаційної дивізії, а й наочним показчиком того, що пам'ять про героїчне минуле нашої Батьківщини невмируща, – зазначив командир частини полковник Віктор Дейнега. – Адже після розформування полку, який базувався у Прилуках Чернігівської області, наприкінці 90-х років минулого сторіччя бюсти Героїв довгий час знаходились на зберіганні у Центральному музеї авіації у Києві. І лише сьогодні усі вони повернулись до місця свого постійного розташування, щоб своїм прикладом виховувати прийдешні покоління. Заслуга у відновленні нашої історичної спадщини належить, у першу чергу, керівництву Центрального музею авіації, командуванню частини, ветеранським організаціям. Але неможливо не відзначити вагомий внесок у цю справу і тих не байдужих до історичної спадщини громадян, які незважаючи ані на вік, ані на соціальний статус підтримують та продовжують героїчні традиції нашого народу своїми конкретними справами. Це – заступник голови Полтавської облдержадміністрації Віктор Животенко, мер міста Полтави Олександр Мамай, організатор мережі аптек "Ваша аптека" у регіоні Юрій Худяк, директор Полтавського автоагрегатного заводу Роман Черняк і десятки інших. І ми упевнені, що з роками ця пам'ять не просто не згасне, а й засяє новими яскравими фарбами вдячності тим, хто поклав своє життя за свободу, мир та щастя нинішніх поколінь…

На урочистому мітингу на честь цієї знаменної події виступаючі відзначили і особистий внесок у справу збереження традицій з'єднання полковника Віктора Дейнеги, завдяки ініціативі та організаційним здібностям якого створений не тільки музей авіадивізії, а й здійснюється постійний розвиток його експозиції. Це – унікальні документи, особисті речі, фотографії, що відтворюють різні етапи життєдіяльності полків та частин забезпечення авіагарнізону. Рік тому саме завдяки старанням В.Дейнеги та його підлеглих створений меморіал воїнам-зенітницям 160-ї авіабази особливого призначення, які загинули у 1944 році під час оборони аеродрому від нальоту ворожої авіації у ході операції "Френтік".

Після мітингу під звуки духового оркестру відбулось урочисте перерізання стрічки Алеї та покладання квітів до бюстів героїв-авіаторів, де взяли участь усі гості свята.

До слів привітань ветеранам на честь Дня Перемоги приєднали свої поздоровлення також професійні мистецькі колективи міста та вихованці військово-спортивного клубу "Воїн". А доповненням атмосфери святкового настрою та щирого спілкування стала традиційна солдатська каша, якою організатори заходу почастували усіх бажаючих.

Володимир Лазарєв.
м. Полтава.

ЖИТОМИР

Льотчиків 2-ої Повітряної армії, які захищали небо над Житомиром, а також усіх авіаторів, котрі героїчно боролися за визволення нашої Батьківщини від німецько-фашистських загарбників у далеких сорокових роках, у День Перемоги вшанували у Житомирі.

"Вічна шана усім, хто захищав небо над Житомиром!.."

– Вони, володарі неба, забезпечували просування військ, здійснювали розвідувальні операції, брали участь у повітряних боях, бомбардували і знищували ворожі об'єкти, – говорить заступник командира 5-го Об'єднаного центру електрогазового та автотехнічного забезпечення логістики Повітряних Сил з виховної роботи підполковник Олександр Коблюк. – У Житомирі на їх честь з нагоди 30-річчя Великої Перемоги було побудовано сквер у мальовничому куточку міста, на схилі річки Кам'янка, неподалік від Монумента Слави. Ось уже майже чотири десятиліття у народі про це місце кажуть так: "Це той парк, де стоїть літак".

Цього року, як і завжди напередодні Дня Перемоги, територію скверу впорядкували військовослужбовці 5-ого Об'єднаного центру електрогазового та автотехнічного забезпечення логістики Повітряних Сил, яким командує заслужений працівник транспорту України полковник Ярослав Лерман. Сквер, у прямому значенні цього слова, блищить. За допомогою одного з



підприємств міста воїни-авіатори провели освітлення, встановили на фюзеляжі та крилах літака світлодіодні ліхтарі, завдяки чому тепер літак буде світитися у темноті і складатиметься враження, що він насправді летить. Летить мирним польотом над мирним небом, символізуючи героїзм подвигу тих людей, які це мирне небо забезпечили.

Олексій Тригуб.
"Крила України".

КИЇВ

ням і вимогою бути особливо уважними і турботливими до ветеранів і їх потреб.

– Герої, які не скорилися перед ворогом, не повинні жити у бідності і самотності. Цього ми не допустимо, – підкреслив Віктор Янукович.

У виконанні відомих співаків та оркестру Академічного ансамблю пісні і танцю Збройних Сил України на Майдані незалежності прозвучали улюблені пісні воєнних років.

Завершився святковий мітинг-концерт виступом дитячих хореографічних колективів, запуском у повітря голубів та денним феєрверком.

Святкування продовжилося на території Меморіального комплексу "Національний музей історії Великої Вітчизняної війни 1941-1945 років", де проходило театралізоване свято "Салют Перемоги" за участю Національного президентського оркестру та військових оркестрів Збройних Сил України. Зокрема, відбувся концерт художніх колективів-учасників в рамках героїко-патріотичного фестивалю "Ветерани – молодь – майбутнє", марш-парад військових духових оркестрів, концертні програми Національного президентського оркестру "Незабутнє" та лауреатів другого всеукраїнського фестивалю мистецтв "Обіймись, Україно".

За повідомленням Департаменту преси та зв'язків із засобами масової інформації Міноборони.

ВІННИЦЯ

Пам'ять про подвиг нетлінна...

У день відзначення 66-ої річниці Перемоги у Великій Вітчизняній війні у Вінниці генерали і офіцери Командування Повітряних Сил Збройних Сил України, військовослужбовці гарнізону взяли участь у загальноміських святкових заходах спільно з представниками міської й обласної влади та громадою обласного центру.





Після того, як у храмах міста відбувся молебень за загиблими воїнами та воїнами-визволителями, святкування Дня Перемоги у Вінниці продовжилось у Центральному парку культури та відпочинку ім. М.Горького.

У мітингу-реквіємі з покладанням квітів до Вічного вогню, що на Меморіалі Слави у сквері Козицького, взяли участь командувач Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенант Сергій Онищенко, члени військової ради Повітряних Сил, офіцери Командування виду, військовослужбовці частин гарнізону, підрозділ почесної варти бази забезпечення штабу Командування, військовий оркестр Центру військово-музичного мистецтва Повітряних Сил ЗС України.

Після цього від Майдану Незалежності до Центрального парку культури та відпочинку відбулася вже традиційна святкова хода. Головну колону, яка пройшла вулицею Соборна, очолили прапороносці-ветерани на військовій техніці років Великої Вітчизняної. Далі йшли військовослужбовці гарнізону, керівництво міста і області, представники громадських організацій, студентська та учнівська молодь з України, Китаю, Туреччини, Польщі, Латвії та інших країн світу.

Артисти Центру військово-музичного мистецтва, крокуючи містом, виконали ряд вокально-хореографічних композицій на теми воєнних років. А згодом, на площі біля літнього театру у центральному міському парку, взяли участь у фестивалі духових оркестрів та концертній програмі професійних і аматорських колективів "Пісні, опалені війною".

Крім того, в рамках Дня відкритих дверей на території штабу Командування Повітряних Сил Збройних Сил України, з нагоди свята, мешканці Вінниці та гості міста мали змогу відвідати експозицію бойової авіаційної і зенітної ракетної техніки у Військово-історичному музеї Повітряних Сил.

Урочисті заходи відбулися і у Військово-медичному клінічному центрі Центрального регіону, начальник якого полковник м/с Сергій Петрук. У клубі лікувального закладу військові медики привітали з Днем Перемоги ветеранів Великої Вітчизняної війни.

– Ми завжди пам'ятатимемо ціну, яку заплатили наші батьки і діди за сьогоднішній мир, за надану можливість нащадкам жити, народжувати і виховувати дітей, – вітаючи присутніх зі святом, зазначив заступник начальника ВМКЦ ЦР полковник м/с Олександр Столяренко. – Турбота про ветеранів війни – це почесний обов'язок, який ми гідно виконуємо і будемо виконувати.

Нині на медичному забезпеченні у Військово-медичному клінічному центрі Центрального регіону перебувають близько 16000 військових пенсіонерів, з них майже 1000 – ветерани Великої Вітчизняної війни. Всі вони знаходяться під диспансерним наглядом, регулярно обстежуються, оглядаються спеціалістами, при необхідності отримують стаціонарне лікування.

ВМКЦ ЦР має відповідну структуру та обладнання для лікування недуг, на які страждають ветерани. Створено усі умови, аби пацієнт почувався як удома.

Завершилися урочистості у Вінниці пізно ввечері святковим феєрверком з двадцяти залпів на острові "Бригантина".

Андрій Агєєв. Руслан Лінник. "Крила України".

ЧЕРКАЩИНА

Землякам-визволителям



У селі Городецьке Уманського району, що на Черкащині, увічнено пам'ять односельчан, загиблих в роки Великої Вітчизняної війни. Урочисте відкриття пам'ятника "Слава Героїв безсмертна" відбулось напередодні 66-ої річниці Великої Перемоги.

– Цю ідею ми виношували вже давно, – розповідає голова Уманської районної державної адміністрації Анатолій Петренко, – адже пам'ять про наших земляків, оборонців рідної землі, повинна жити в серцях сьогоднішніх і прийдешніх поколінь. Їхні приклади стійкості, мужності і героїзму в роки суворих воєнних випробувань повинні слугувати нашим дітям і внукам взірцем, зразком щоденної самовідданої праці в ім'я процвітання Батьківщини.

Рішення про встановлення пам'ятника було прийняте селищною радою, згодом знайшлися і кошти.

Цього дня до Городецького завітали керівники району, представники військового відомства, ветеранських та громадських організацій районного центру.

На урочистому мітингу з нагоди відкриття пам'ятного знака слова подяки на адресу ветеранів Великої Вітчизняної війни лунали з вуст голови районної державної адміністрації Анатолія Петренка, голови районної ради Сергія Кулібаби.

Виступаючи на урочистому мітингу, командир зенітної ракетної бригади полковник Сергій Антоненко зауважив, що братські могили, пам'ятні меморіальні дошки обелісків, стели, пам'ятники воїнам-визволителям, які встановлені у кожному населеному пункті, на місцях кривавих битв застерігають нас, нащадків, більше ніколи не повторювати чорних сторінок історії, свято берегти мир. Водночас, подвиг наших дідів і батьків вчить нас, як потрібно любити Батьківщину.

– Наш святий обов'язок, як сучасного покоління захисників Вітчизни, нащадків доблесних оборонців рідної землі, свято берегти пам'ять про звитяжні дні Великої Вітчизняної війни, про безсмертний подвиг нескореного народу. Вічна слава всім, хто поліг смертю хоробрих на фронтах, у партизанських загонах та підпіллі, у гітлерівських катівнях і таборах смерті, – зазначив полковник Сергій Антоненко.

Хвилиною мовчання учасники заходу вшанували пам'ять воїнів-визволителів. Оркестр зенітної ракетної бригади Повітряних Сил Збройних Сил України виконав Державний гімн України, а військовослужбовці підрозділу охорони салютували героям-визволителям військовим салютом зі стрілецької зброї. Після цього присутні поклали квіти до меморіальної дошки.

Згодом на стадіоні Городецької загальноосвітньої школи відбулось театралізоване дійство з відтворення заключного етапу війни. Воїни-ракетники "штурмували рейхстаг", "встановлювали Прапор Перемоги", "підписували акт про капітуляцію". А справжня польова армійська кухня частувала усіх охочих солдатською кашею.

Сергій Фурдик. "Крила України".

ОДЕЩИНА

Низький уклін Солдатам Перемоги

Особовий склад окремого ремонтно-відновлювального батальйону 5-го Об'єднаного центру електрогазового та автотехнічного забезпечення логістики Повітряних Сил взяв участь у заходах, пов'язаних із святкуванням 66-ої річниці Великої Перемоги одразу у двох населених пунктах – селищах Нерубайське та Велика Балка Біляївського району Одеської області.



До свята авіатори готувалися заздалегідь. Уточнювалися списки ветеранів Великої Вітчизняної війни, які проживають у цих селищах, у Нерубайському упорядковувалася територія навколо пам'ятника загиблим односельцям. Готувалися і військовослужбовці, визначені командиром, майором Андрієм Щегловим, до складу прапороносної групи та взводу почесної варти.

В урочистому мітингу, присвяченому Дню Перемоги, взяли участь усі військовослужбовці частини, не задіяні у добовому наряді.

– На жаль, з кожним роком стрій ветеранів Великої Вітчизняної війни рідшає: час невпинний, – із болем у голосі зазначив у своєму виступі на мітингу-реквіємі голова Нерубайської сільської ради Василь Юрківський. – На теперішній час на території Нерубайської сільської ради мешкає 24 ветерани війни. Тому наш обов'язок допомагати їм усім, чим можемо, пам'ятати про них завжди, а не згадувати лише з нагоди Дня Перемоги. Низький уклін Вам, Солдати Перемоги!

Після урочистостей ветерани війни підходили до військовослужбовців та висловлювали щиру подяку за подарований їм святковий настрій. Треба сказати, що воїни-авіатори завжди беруть активну участь у житті селища, на території якого дислокується частина.

– У найближчих планах співпраці із керівництвом Нерубайської сільської ради – спільні заходи під час святкування 20-ої річниці Незалежності України та 217-ої річниці селища Нерубайське, – розповів заступник командира частини з виховної роботи майор Євген Чухраєв.

Олексій Тригуб. "Крила України".

ДО 80-РІЧЧЯ ДП "КАРЗ "АВІАКОН"

Полвека из жизни завода глазами его ветерана



О Государственном предприятии "Конотопский авиаремонтный завод "АВИАКОН" наша газета писала десятки раз. Рассказывали мы и об истории этого интереснейшего коллектива, который на протяжении многих десятилетий самоотверженным трудом упорно шёл к тому, чтобы достичь сегодняшнего уровня. Ведь сегодня АВИАКОН – это ведущее предприятие по капитальному ремонту, переоборудованию и модернизации вертолётов конструкции М.Л.Миля. И вот, в год празднования 80-летнего юбилея этого завода мы снова решили поведать читателям о его истории. Но – не по мотивам исторического очерка, а расспросив о жизни предприятия у его старейшего работника – Алима Петровича Слизского, который трудится на АВИАКОНе вот уже 51 год.



Сегодня Алим Петрович руководит профсоюзной организацией предприятия. А начинал он с низов, рабочим.

– На завод я пришёл 1 декабря 1960 года, – рассказывает ветеран предприятия. – И как раз мой приход совпал с началом новой эры в заводской жизни: вместо поршневого двигателя АШ-74ТК и планера стратегического бомбардировщика Ту-4 трудовой коллектив приступал к освоению ремонта турбовинтового двигателя НК-12МВ к стратегическому бомбардировщику Ту-95.

Разделка "тушек"

В течение 5 лет, с 1952 по 1957 годы, 224-ая авиационно-ремонтная база, как в послевоенные годы назывался завод, выполняла ремонт самолёта Ту-4, а двигатели к нему ремонтировала вплоть до 1960 года. В конце пятидесятых годов этот прекрасный для своего времени самолёт был снят с вооружения, и для разделки Ту-4 свозились в Конотоп. Ох, и жалко было авиаремонтникам своими руками уничтожать то, во что годами вкладывали душу, свои знания и умения! Многие агрегаты с разрезанных самолётов оставались на заводе, применялись для механизации технологических процессов и решения других задач, в том числе – по рационализаторским предложениям.

Процесс разделки "тушек" был довольно долгим. В это время, как вспоминает А.П. Слизской, в связи с освоением ремонта нового типа авиационных двигателей штат АРБ был значительно расширен: 3-4 раза в год набирались молодые рабочие группами по 30-40 человек. В одну из таких групп попал и он.

– Самолёты мы резали бензорезами. Кое-что из агрегатов действительно оставлялось на предприятии, остальное же шло на металлолом. Бригадой, в которой довелось работать мне, было разрезано около 10 самолётов Ту-4.

А потом и молодой рабочий Алим Слизской включился в дело освоения нового двигателя НК-12: ему досталcя топливный насос. Освоив его ремонт, слесарь-сборщик Слизской уже работал наравне со своими коллегами по цеху, и параллельно с этим был привлечён к испытаниям других агрегатов двигателя.

Ресурс увеличен в 50 раз!

Из всех существовавших в то время типов турбовинтовых двигателей НК-12 был наиболее сложным. Этот уникальный авиационный двигатель второго поколения приводил во вращение два соосных винта стратегического бомбардировщика Ту-95 и развивал невиданную по тем временам мощность 14000 л.с. Поэтому весьма примечателен тот факт, что Министерство обороны поручило освоение ремонта этого двигателя именно Конотопской АРБ. На базе Конотопа отрабатывались технологические процессы ремонта, новые по тем временам технологии восстановления лопаток, узлов горячей части, процессы балансировки и упрочнения.



В сотрудничестве с разработчиком двигателя – Куйбышевским КБ "Моторостроитель" и с заводом-изготовителем – Куйбышевским МПО им. М.В. Фрунзе на предприятии были выполнены работы по доводке двигателя. По окончании этих работ в конце 80-ых годов ресурс двигателей был увеличен с первоначальных 100 до 5000 летных часов. Одновременно с этими процессами отрабатывался состав ремонтно-групповых комплектов двигателей и их оптимизация. Также Конотопский АРЗ освоил ремонт воздушных винтов АВ-60К, которые устанавливались на эти типы самолетов. Таким образом, коллектив завода вносил свой значительный вклад в укрепление обороноспособности огромного государства, а выполнение ремонта всех модификаций двигателя НК-12 на протяжении нескольких десятилетий сыграло очень важную роль как для развития самого предприятия, так и его замечательного коллектива.

Работали конотопские авиаремонтники поистине самоотверженно! И ни для кого не было удивительным то, что уже в 1964 году за высокие показатели труда и успехи в освоении ремонта новых типов авиационной техники заводу было присвоено высокое звание "Предприятие коммунистического труда".

– Это было действительно высокое звание, – вспоминает ветеран. – Отношение к предприятию и своим обязанностям было основано на патриотизме, общечеловеческих ценностях и здоровом соревновательном духе, преследовало благородные и высокие цели. Потому такое звание в то время было очень почётным для любого коллектива.

Ремонтом уникальных авиационных двигателей конотопчане занимались в общей сложности 30 лет. За это время было отремонтировано 5396 двигателей НК-12 различных модификаций.

Винтокрылая эпоха

В начале 1965 года личный состав завода начал освоение ремонта тяжёлого транспортного вертолёта Ми-6. Это была многолетняя и плодотворная работа, в результате которой в строй частей ВВС были введены или возвращены после ремонта сотни вертолётов разных модификаций этого типа. Почему не только возвращены, но и введены в строй? Дело в том, что некоторые вертолёты прибывали на Конотопский АРЗ новыми, прямо с завода-изготовителя, из Ростова, и уже тут их переделывали из одной модификации в другую. Такой, например, была судьба 36 новых вертолётов типа Ми-6А, переоборудованных в Конотопе в воздушные командные пункты (этот проект назывался "тема 72", а в результате переоборудования вертолёт получал наименование Ми-6ВКП).

Самым тяжёлым в первые годы освоения ремонта Ми-6 было то, что работать приходилось под открытым небом. Круглый год! Ведь габаритный вертолет попросту не помещался ни в одном из цехов завода... И тогда заводчане начали своими силами строить новый цех. За три года им это удалось, и вот, в канун 50-летия Великого Октября цех был запущен в эксплуатацию. Забегая вперёд, стоит вспомнить о том, что вскоре на территории завода был построен ещё один цех – громадный, вмещавший в себя четырнадцать вертолётов Ми-6 одновременно. Но... строили его солдаты стройбата. И вот сейчас цех, построенный заводчанами, не только стоит, но и функционирует, а "шедевр" от строительных войск разваливается и восстановлению уже не подлежит...

В 1967 году дело ремонта Ми-6 было уже для конотопчан полностью освоенным. К тому времени Алим Слизской окончил Киевский политехнический институт и трудился в должности мастера участка по ремонту электрожгутов и распределительных коробок. Рабочие этого участка производили полную замену проводов электросети вертолета.

– Был период, – продолжает свой рассказ Алим Петрович, – когда на протяжении довольно длительного времени, примерно полутора лет, приходилось работать в две смены: то есть, в 7 утра приходишь на завод и в полночь идёшь домой. Это было в 1972-73 годах. И так работал целый участок, 90 человек! Да и не один мой участок...

На участке, которым руководил мастер Слизской, из 90 рабочих 80 были девушками!.. Им, оказывается, лучше, чем многим рабочим-мужчинам удаётся выполнять тонкие работы с паяльником. И вот эти девушки, в большинстве – девчушки, лишь год-два назад окончившие среднюю школу, наравне с сильным полом работали по 10-12 часов в сутки!..

В начале семидесятого года приказом Главкома ВВС завод был определён ведущим предприятием ремонтной сети по ремонту авиационного двигателя НК-12МВ, вертолёта Ми-6, а также нового вертолёта Ми-10. Этот вертолёт-кран был выпущен в количестве 55 машин различных модификаций, и Конотопский авиаремонтный завод освоил их ремонт в самые кратчайшие сроки.

Самое главное, что, осваивая ремонт новых типов авиационной техники, завод не прекращал ремонт тех, которые уже осуществлял. Так, параллельно с ремонтом Ми-10, продолжался и ремонт двигателей НК-12 различных модификаций, и вертолётов Ми-6. Последние не только ремонтировались, но и переоборудовались в несколько

вариантов. Из Конотопа в войска шли топливозаправщик самолётов и вертолётов Ми-6ТЗ-СЗ, топливозаправщики танков Ми-6ТМЗ-Т, поисково-спасательные вертолёты Ми-6ПС и Ми-6ПСА.

Год тысяча девятьсот семьдесят шестой ознаменовался для конотопчан освоением ремонта транспортно-боевого вертолёта Ми-24. Этот вертолёт – один из самых массовых в Советском Союзе. Конечно, до Ми-8, который был выпущен в количестве более чем 11000 машин, ему далеко. Но и 3500 вертолётов, а именно столько было построено Ми-24 самых различных модификаций, являются очень солидной цифрой. И все модификации Ми-24 успешно ремонтируются на Конотопском АРЗ по сей день.

В восьмидесятых-девяностых годах заводчане освоили ремонт ещё нескольких типов авиационной техники – вертолёты Ми-26, Ми-8 и Ми-2, а также – вертолёты иностранного производства – американские McDonnell Douglas марки MD 500 и французские Alouette. Кроме того, в Конотопе начали производить планеры чешских легкомоторных самолётов SportStar. Но всё это происходило уже тогда, когда герой этого рассказа из сборочного цеха перешёл на другую ответственную работу: в 1977 году Алим Петрович был избран председателем профсоюзного комитета предприятия. И вот уже 34 года ветеран завода руководит профсоюзом. За это время председатель профкома переизбирался 9 раз. И то, что каждый раз на этой должности остаётся А. Слизской, говорит о высоком доверии трудового коллектива и высоких морально-деловых качествах самого Алима Петровича.



Ветераны в заводском строю

Как уже говорилось, Алим Петрович Слизской – старейший ветеран завода. А в целом людей, работающих на предприятии несколько десятилетий, очень много. Так, около 20 человек работают на заводе более 40 лет. Много на АВИАКОНе и трудовых династий, которыми коллектив по праву гордится. Только династий, состоящих из 3-х поколений (например, дед, отец и сын) здесь трудится 47! А династий, состоящих из двух поколений, на предприятии около 300!

– Завод – это одна большая семья, – говорит профсоюзный лидер. – Все живут интересами завода, в коллективе нет безразличных людей, а это дорогого стоит!

Алексей Тригуб. «Крила України».

ХМЕЛЬНИЧЧИНА

"Універсальні солдати" – хто вони?

Відповідь на це запитання найближчим часом дасть конкурс військово-професійної майстерності "Універсальний солдат", який присвячений 20-й річниці Незалежності України та її Збройних Сил.





Так, у Старокостянтинові, у бригаді тактичної авіації Повітряного командування "Захід", де командиром військовий льотчик першого класу полковник Сергій Близнюк, відбувся перший етап конкурсу військово-професійної майстерності серед військовослужбовців, які проходять військову службу за контрактом, "Універсальний солдат".

Відбірна комісія на чолі із заступником командира бригади військовим льотчиком другого класу полковником Миколою Коваленком визначила найбільш підготовлених військовослужбовців військової служби за контрактом у військово-професійному відношенні за перевіркою одиночної підготовки учасників Конкурсу.

Оцінювались професійні навички та вміння з вогневої підготовки, захисту від зброї масового ураження, військової топографії, майстерності з прокладання провідної лінії зв'язку, військово-медичної та фізичної підготовок. Крім того, контрактники виконували стройові прийоми зі зброєю та нормативи з розбирання та збирання автомата Калашникова.

З восьми військовослужбовців підрозділів, які залучалися до конкурсу, максимальну суму балів набрав начальник маяка групи електротехнічних засобів вузла радіотехнічного забезпечення батальйону зв'язку та радіотехнічного забезпечення сержант Руслан Антонюк. Друге і третє місця посіли старший авіаційний механік прапорщик Руслан Яковишин і технік ескадрильї прапорщик Роман Сушков відповідно.

Попереду учасників конкурсу чекає гуманітарна та культурно-мистецька номінації. Двоє кращих за підсумками конкурсу в бригаді представлятимуть свою частину під час другого етапу конкурсу "Універсальний солдат" серед усіх частин Повітряних Сил Збройних Сил України.

Ірина Колонтай. Фото Олексія Конона.

АР КРИМ

Перший раунд за Владиславом Галкіним

У Севастопольській бригаді тактичної авіації, яку очолює полковник Олексій Марченко, 5-6 травня відбувся перший відбірковий етап Конкурсу військово-професійної майстерності "Універсальний солдат-2011".

До змагань рішенням відбіркової комісії, яку очолює заступник командира бригади з льотної підготовки підполковник Дмитро Сидоренко, було допущено 8 кращих військовослужбовців за контрактом підрозділів частини. В перший день учасники змагалися в гуманітарній та культурно-мистецькій номінації, а другий був присвячений перевірці одиночної підготовки військовослужбовців з військово-професійної та військово-спортивної майстерності.

Хотілося б відзначити, що проведення другого дня ускладнилося непростими погодними умовами, але гаряча підтримка товаришів надавала додаткової наснаги учасникам.



У запеклій боротьбі перемогу здобув представник батальйону зв'язку та радіотехнічного забезпечення сержант Владислав Галкін, випередивши з незначним відривом молодшого сержанта Віталія Камардіна та солдата Сергія Текученка, які розділили між собою друге та третє місця.

Проведення такого заходу серед рядового та сержантського складу військовослужбовців за контрактом дає можливість посилити їх мотивацію до самовдосконалення, успішного опанування військовою професією, підняття престижу військової служби, – зазначив під час нагородження переможця командир бригади полковник Олексій Марченко.

Олексій Служавий. Фото Сергія Кірієнка.

ОДЕЩИНА

Перемагають сильніші

5 травня при Варшавсько-Одеській ордена Суворова III ступеня зенітній ракетній частині Повітряних Сил Збройних Сил України, відповідно до вимог наказу Міністра оборони України, Міністра освіти і науки, молоді та спорту України, Товариства сприяння обороні України, клопотання начальника управління освіти Біляївської районної державної адміністрації Одеської області, відбувся районний етап Всеукраїнської військово-патріотичної спортивної гри "Зірниця".



Школярі 18-ти навчальних закладів Біляївського району Одеської області змагалися у п'яти номінаціях: конкурсі строю та пісні, метанні гранати, долікарської допомоги, топографічної підготовки та спортивних змаганнях (підтягування на перекладині та біг на 100 метрів) за право представляти свій район на відповідних обласних змаганнях, що відбудуться наприкінці травня.

Урочистий мітинг, присвячений цій події, розпочався ритуалом урочистого підняття Державного Прапора України. У своїх виступах голова Біляївської районної ради Олександр Семенов та начальник управління освіти Біляївської державної адміністрації в Одеській області Сергій Терентьєв надихнули допризивну молодь на досягнення максимального результату.

Вже перший конкурс строю та пісні показав, що боротьба буде запеклою. Школярі підтримували один одного на всіх етапах змагань. Більшість із них отримали спортивні розряди з підтягування на перекладині та бігу на 100 метрів. За словами начальника медичної служби частини капітана медичної служби Максима Меера, дівчата усіх навчальних закладів демонстрували високі знання щодо надання медичної допомоги під час ситуацій, передбачених умовами конкурсу.

За підсумками змагань перше місце виборола Маяківська загальноосвітня школа I-III ступенів, друге – Біляївська ЗОШ №1, третє – Мирненська загальноосвітня школа.

За підсумками проведення військово-патріотичної спортивної гри переможці були нагороджені від управління освіти Біляївської районної державної адміністрації Одеської області почесними грамотами та запрошенням на відвідування показового військового свята на честь 66-ї річниці Перемоги у Великій Вітчизняній війні. Від військової частини переможці отримали почесні грамоти Варшавсько-Одеської ордена Суворова III ступеня зенітної ракетної частини Повітряних Сил Збройних Сил України, а команда Маяківської ЗОШ I-III ступенів, яка зайняла перше місце окрім того була нагороджена почесним знаком частини.

Володимир Лабенко. м. Одеса.

ВІННИЧЧИНА

1940 новобранців поповнили лави Повітряних Сил

У військових частинах та з'єднаннях Повітряних Сил Збройних Сил України напередодні Дня Перемоги відбувся священний ритуал складання молодим поповненням Військової присяги на вірність Українському народові.



Так, на Черкащині, у розташуванні зенітної ракетної бригади Повітряного командування "Центр" Повітряних Сил Збройних Сил України, вірно служити Українському народові дали клятву 35 військовослужбовців.

За словами заступника командира частини з виховної роботи підполковника Олександра Дорофєєва, усі новобранці родом з Черкащини. Юнаки успішно пройшли курс навчання за програмою бойової підготовки молодого солдата, призвичаїлися до специфічних умов несення військової служби, морально підготувалися до армійського життя.

– Дуже символічно, що урочистий ритуал складання Військової присяги відбувся напередодні Дня Перемоги, – говорить підполковник Олександр Дорофєєв. – Адже у ці дні ми вертаємо до найгероїчніших сторінок нашої історії, низько схиляємо голови перед захисниками Вітчизни, на їхніх подвигах вчимо і вчимося бути справжніми патріотами своєї Батьківщини. – І священні слова Військової присяги звучать якось по-особливому.

Для участі в урочистому ритуалі складання Військової присяги до зенітної ракетної бригади прибули представники органів місцевого самоврядування, духовенства, громадських та ветеранських організацій, батьки та рідні юнаків.

На урочистому мітингу з напутніми словами до військовослужбовців звернулися, заступник голови Уманської райдержадміністрації Роман Діденко, заступник голови Уманської районної ради Валентина Швець, голова ради ветеранів Військ ППО Микола Бесараб.

У свою чергу, командир зенітної ракетної бригади Повітряного командування "Центр" Повітряних Сил Збройних Сил України полковник Сергій Антоненко привітав присутніх на святі матерів військовослужбовців з Днем солдатської матері, запевнив батьків та рідних новобранців, що командування частини зробить усе можливе, щоб їхні діти стали справжніми захисниками Вітчизни.

По завершенні офіційної частини складання Військової присяги батьки, родичі та друзі новобранців мали можливість ознайомитись з побутом військовослужбовців зенітної ракетної бригади Повітряних Сил, відвідати казарму, солдатську їдальню, поспілкуватися з командуванням частини.



У Гайсині Вінницької області 184 юнаки з АР Крим, Донецької, Луганської, Запорізької, Кіровоградської, Миколаївської, Херсонської та Одеської областей, пройшовши повний курс первинної військової підготовки склали присягу на вірність Українському народові.

З прийняттям Військової присяги вчорашніх школярів та студентів привітали представники органів місцевого самоврядування, ветеранських та громадських організацій, духовенства, а також рідні та друзі.

Приєднуючись до вітальних звернень, тимчасово виконуючий обов'язки командира частини підполковник Сергій Стоколос наголосив, що в усі часи захист Вітчизни вважався найпочеснішою справою.

– Вступаючи до лав захисників Батьківщини, ви по праву стаєте спадкоємцями героїчних традицій старших поколінь, берете на себе відповідальність за спокій ваших батьків, братів і сестер, рідних і близьких, за долі мільйонів громадян держави. На вас чекає виконання відповідальних бойових завдань, щоденна напружена служба у військових частинах Повітряних Сил, – зазначив підполковник Сергій Стоколос.

Після складання Військової присяги настоятель Свято-Успенського собору протоієрей Олег провів церемонію освячення молодих воїнів.

Згодом у клубі навчального центру батьки військовослужбовців та командування військової частини обговорили найрізноманітніші питання, що можуть виникнути у новобранців під час проходження ними строкової військової служби.

Як повідомили в управлінні особового складу штабу Командування Повітряних Сил ЗС України у підпорядкованих військових частинах Військову присягу на вірність Українському народові склали 1940 новобранців. Планується, що решта молодого поповнення ПС ЗС України складатиме Військову присягу 28 травня та 11 червня. Загалом, цієї весни лави Повітряних Сил ЗС України поповнять 4294 юнаки. 549 призовників пройдуть підготовку в навчальних центрах Повітряних Сил ЗС України, де отримають кваліфікацію молодшого спеціаліста. Фахівців для радіотехнічних, зенітних ракетних військ та військ зв'язку буде підготовлено в Об'єднаному навчальному центрі, що у Василькові, водіїв готуватиме навчальний авіаційний центр у Гайсині Вінницької області.

Сергій Фурдик.
"Крила України".

ЖИТОМИРЩИНА

Персональна клятва кожного

Ритуал прийняття військової присяги як клятви воїна на вірність своєму народові існує з давніх-давен. На території сучасної України його започатковано у IX ст. з приходом на наші землі варягів. Саме від них було запозичено цей обряд. Вступаючи до дружини, воїни клялися князеві у своїй вірності, і після цього дружинники вважалися побратимами.



Ритуал прийняття військової присяги на вірність Україні вперше був проведений Легіоном січових стрільців 3 вересня 1915 року.

Військова присяга – документ юридичної сили, в якому сформульовано найважливіші вимоги, які ставляться до воїна і які він має неухильно виконувати в інтересах національної безпеки України.

В бригаді тактичної авіації, що дислокується на Житомирщині і якою командує полковник Валентин Листопад, 7 травня в урочистій обстановці зі зброєю в руках, біля Державного прапора України, перед строєм командирів та товаришів по службі молоді воїни давали персональну клятву українському народові.

Символічно, що військовослужбовці молодого поповнення складали військову присягу напередодні святкування нашим народом 66-ої річниці Перемоги у Великій Вітчизняній війні. Цей факт надавав додаткової відповідальності, морального та психологічного навантаження, тому що саме борці з фашизмом у роки Великої Вітчизняної війни показали себе вірними і відданими своїй землі, своєму народові, справжніми захисниками Вітчизни.

Саме тому перше слово привітання було надане голові ради ветеранів Озерненського гарнізону Євгену Яковенку.

Не обійшли увагою молодих воїнів і представники місцевих органів влади. Багато теплих слів сказав голова Новогуївінської селищної ради Валерій Гарбуз. До речі, відповідно до Указу Президента України саме Новогуївська селищна рада є шефом військової частини.

Від імені батьків молодих воїнів, які склали Присягу, привітала юнаків із цією визначною подією в їхньому житті мати солдата Галина Перебийніс. Вона висловила впевненість у тому, що молоді воїни з честю виконають свій обов'язок і що час, який вони проведуть на військовій службі, не мине для них даремно.

А молодий солдат Олександр Андрусик запевнив, що незважаючи на складність перших днів служби для нього і його товаришів, вони будуть сумлінно вивчати військову справу. Адже прекрасно розуміють, що попереду на них чекає велика, складна і напружена праця, яка вимагатиме глибокого усвідомлення громадського обов'язку та відповідальності за захист Батьківщини.

Після складання Присяги молоде поповнення благословив на ратну працю в ім'я Батьківщини настоятель православної церкви Кирила та Мефодія отець Дмитрій. Він, як колишній військовий, небайдужий до майбутнього життя молодих воїнів і тому постійно протягом служби буде духовно їх підтримувати.

Найважливіший обов'язок кожного військовослужбовця – підтримання високої боєздатності, готовності до збройного захисту Вітчизни. Адже бойова готовність Збройних Сил залежить, насамперед, від високої організованості та дисципліни військ.

Андрій Жданов.
смт.Озерне.

ХАРКІВЩИНА

Подвійне свято зенітників

У зенітному ракетному полку Повітряного командування "Центр" Повітряних Сил ЗС України, що розташований на Харківщині, відбулися урочистості з нагоди відзначення 66-ої річниці Перемоги у Великій Вітчизняній війні та складання Військової присяги молодим поповненням призову "Весна-2011".



Розпочався захід з найприємнішої частини – привітання ветеранів Великої Вітчизняної війни, учасників бойових дій, ветеранів військової частини. Варто відзначити, що нещодавно була затверджена нарукавна емблема 302-го зенітного ракетного ордена Червоної Зірки полку. У зв'язку з цим командир полку полковник Костянтин Закутін нагородив присутніх ветеранів сувенірами із зображенням геральдичного символу.

– Мені дуже приємно бачити у стінах нашої військової частини тих людей, які брали участь у визволенні України від німецько-фашистських загарбників. Від імені усього особового складу частини хочу привітати Вас та побажати міцного здоров'я, миру, злагоди, і щоб ми ще неодноразово разом зустрічали День Перемоги, – сказав полковник Костянтин Закутін.

Хвилиною мовчання усі присутні вшанували пам'ять загиблих у роки Великої Вітчизняної війни воїнів, а під удари метронома два військовослужбовці урочисто поклали кошик із квітами до пам'ятника воїнам-зв'язківцям усіх поколінь.

Другою частиною заходу стало складання Військової присяги 80-ма військовослужбовцями строкової служби.

Від імені батьків із напутніми словами перед присутніми виступила мати молодого солдата Лариса Лабарткава.

– Я пишаюся тим, що мій син став військовослужбовцем Збройних Сил України.І я впевнена, що він змужніє, набереться сил і буде надійним захисником Вітчизни!

За священною християнською традицією, представник храму Озерянської Божої Матері протоієрей Олександр окропив усіх присутніх освяченою водою та благословив молоде поповнення на ратну службу.

Після ритуалу складання Військової присяги гості частини отримали можливість поспілкуватися з ветеранами, оглянути територію полку, казарми, їдальню, ознайомитися з бойовим шляхом полку.

Дмитро Чалий.
м. Харків.
Фото автора.

Прогнозування загроз безпеки польоту



Генерал-майор авіації В.Г.Пристромко, доцент кафедри Повітряних Сил НУОУ, заслужений працівник освіти України.

Аналітичні дані цього розділу будуть спиратися на закордонні дані і частково на свої державні, розробки ініціативного ґатунку. Причина такого небажаного явища все в тому ж непорозумінні, зневазі до наук про людину-носія Духу і Перемоги. У сучасний час єдина медико-ергономічна, інженерно-психологічна, екологічна випробувальна вправа у галузі авіації і космонавтики функціонує на 15-25% від рівня 1990 року (!), а фінансується на 1-3% від вимагаємого для воєнно-наукового супроводження всієї номенклатури розроблюємої і випробовуємої військової техніки і озброєння.

1. У галузі техніки і озброєння

Підпорядкування авіаційних медичних закладів тилу (логістики) МО знизило зацікавленість управлінь-замовників техніки і озброєння МО і ПС. Звернення в основному генеруються жалісними заявами льотного складу (окуляри нічного бачення, засоби захисту, екіпіровка, харчування, робочі місця в кабіні, інтегральні пульти управління зброєю, світлотехнічне забезпечення, розподіл функцій з автоматикою між членами екіпажу, завантаження уваги, перспективні засоби рідинно-кристалічних носіях, алгоритми сенсомоторних процедур, відчуження від регуляції прийняття рішень цифровими машинами, загрози втрати просторової орієнтації, великий (непомірний) об'єм робочих операцій та масованість інформації в одиницю відведеного часу і т.інш. Дослідження починають "бити по хвостам", а не профілактують негатив за 3-5 років до надходження техніки на озброєння. Наступна особливість: госпрозрахунок в справі промислового диктату – "хто платить, той і замовляє музику". Задачі дуже прагматично звужені, навіть до косметичного виправлення ергономічних промахів поза зв'язком із безпекою на бойових режимах. Особливу загрозу несе в собі легкодумне відношення до поняття модернізації. Справа в тому, що сам ЛА – його модель, двигун (двигуни), аеродинамічний профіль крила, механізація, висотно-швидкісні параметри, тягоозброєність змінюються взаємодії, рольові функції членів екіпажів. Виникають нові динамічні характеристики простору і часу, які інтенсифікують просторове орієнтування. На модернізовані літаки поступають, з точки зору психології сприйняття, перекодування, принципово нове обладнання. Саме на нього покладено розширення бойових можливостей при застосуванні бомб і ракет, в тому числі і високоточної зброї. Оскільки змінюється інформаційне поле у бік абстрагування, різко зростає інтенсифікація розумової діяльності по декодуванню. Це вимагає нових професійно важливих якостей, які раніше не вимагалися і, тим більше, не розвивалися у льотних училищах. Відповідно, лікарсько-льотна експертиза залишається в зоні недосяжності причин "вигорання" психічного здоров'я льотного складу, точно так же у медичну службу не поступає інформація про зміни підходів до відновлення професійного здоров'я. Так як профілактика втрати психофізіологічних резервів і їх відновлення у здорового льотчика виходить із патогенезу, тобто причини, що викликала зниження резервів. Просто відпочинок відновлює організм, але не професійне здоров'я, що забезпечує за фізіологічною нормою напружену працю. Є випадки, коли на двомісних винищувачах-бомбардувальниках, де штурман займається підготовкою застосування зброї при виконанні маневру з перевантаженням 5 од., він втрачає свідомість, тобто проявляє профнепридатність! Це демонструє, що модернізація за межами ергономічного, психофізіологічного контролю не виключає прямої загрози безпеки, боєготовності і боєздатності. Ці факти тривожні, але далеко не для усіх, так як розробляємі літаки, вертольоти із категорії "національне достоїнство держави" сповзли в розряд приватної власності. В цьому випадку уже не до безпеки: не хочеш – не бери! Знайдемо інших. Це вже нове явище – "безлюдянісний фактор". Є випадки прямої домовленості на випробування тієї чи іншої модернізації не з підприємством, а з конкретним льотчиком-випробувачем. Це вже не рідкість, коли кількість польотів, необхідних для дослідження, скорочується у 2-3 рази. Прагматизм паразитує на совість, і цей процес є соціальний об'єкт вивчення як фактор безпеки польоту. Передача частини випробувальних польотів у ЦБП підвищує контроль в інтересах бойової підготовки. І участь медичних інженерних психологів в цих роботах буде продуктивною.

Що ж представляють собою літаки 5-го покоління?

Для служб безпеки польотів – це новий величезний пласт роботи. Проблема дуже діалектична: різке підвищення ефективності на фоні надмірних психофізіологічних навантажень, що торкаються фундаментальних основ життєдіяльності органів і систем і, особливо, психіки людини.

Коротко про ключові моменти. Крім того, можна вважати за доцільне викладення низки оригінальних досліджень, яким слід довіряти. Як пише учасник роботи медичної секції НАТО при розробці F-22, приймав участь в роботі міжнародних з'їздів, де слухав доповіді льотчиків і вчених В.А.Пономаренко. Він мав бесіди з американськими льотчиками у семи наукових базах і центрах бойового застосування. Ознайомився з роботами університетських вчених США, Канади, Швеції, Франції, що стосувалися результатів наукового супроводження розробки нової авіаційної техніки.

Що там було найбільш цікавого і корисного?

Усі принципово нові втілення: окуляри нічного бачення, нашоломні прицільні системи з винесеною "приладовою дошкою" на скло захисного шолома, змінний вектор тяги двигуна, пілотування на 90°, виконання маневрів з перевантаженням 12 од., гальмування, речове управління, синтезована індикація місцевості над якою здійснюється політ, трьохмірний акустичний простір і багато інших "наворотів", особливо в галузі підготовки інформаційних рішень автоматами – супроводжуються самими неочікуваними ілюзіями просторового положення, нудотою, загальною дезорієнтацією, психічними станами деформації простору і часу. У свій час наші експерименти з боковим перевантаженням на літаку Як-42 (1987) установили більше зовсім нових зорово-вестибулярних ілюзій! Американці змушені признати, що подавляти ілюзії легше з індикацією просторового положення прийнятого в Росії для винищувачів. У останніх працях вчених США приводиться маса даних про ведучу причину льотних подій, зниження людського ресурсу із-за стану дезорієнтації.

Просторова дезорієнтація щорічно обходиться більш як у 300 млн. американських доларів. Із 323 подій (клас "А") у ВПС за період 1991-2000 рр. 20,2% пов'язують з втратою просторової орієнтації. Американські дослідники відмічають, що даних подій при втраті просторової орієнтації набагато більше, ніж за офіційною статистикою. Це виникає із-за нечіткого визначення понять просторового орієнтування. Коли до цього класу понять стали відносити поняття "неусвідомленої втрати орієнтиру", то доля причин просторової дезорієнтації при навігації на малих висотах зросла від 7% по старій формі (1986-1989 рр.) до 67% по новій (1990-1991 рр.). Загальний висновок був підведений у 1992 р. – 663 подій класу "А" для літаків ВПС США. Із них 351 подія була пов'язана з просторовою дезорієнтацією.

В сучасний час у США виділено більше 300 млн. дол. на розробку засобів, що підвищують стійкість до зорово-вестибулярних ілюзій. Створюються тренажери, розробляється мультисенсорна підтримка просторового орієнтування з застосуванням математичного прогнозування, створено більше п'яти інструментальних засобів діагностики, включаючи і засоби допомоги. Ми в даному випадку суттєво відстаємо. Все це тому, що рішення пов'язано не тільки з участю психофізіологів, спеціалістів в галузі вестибулярних і оптичних аналізаторів, психологів, психофізиків, програмістів-математиків.

Моє особисте переконання: ідеології літаків 5-го покоління з позиції людського фактору поки що нема! Багато непотрібних закруток, хороших для шоу, але мало таких, що дають для реальних бойових дій. Головний принцип повинен бути: простота і доступність інформації. Зниження екстриму фізичних факторів. Відпрацювання інформації – за машиною, рішення – за людиною.

2. У галузі формування професійно важливих якостей (ПВЯ) випускників університету ПС (льотного складу)

Це найважливіша психологічна проблема, так як успішність її рішення визначає майбутнє авіації, бойові і мобілізаційні основи льотного довголіття, успішність засвоєння нової техніки, вирощування у майбутньому командних кадрів. Це і є серцевина людського фактору, так як мова йде про світобачення, про особистість військовослужбовця, про відданість служінню у Збройних Силах, готовності до бойових дій "не жалея живота своего". Освіті у широкому смислі приділяється увага за остаточним принципом.

Один із прикладів роботи психологів по вивченню особистості, мотивації курсантів Краснодарського училища.

На питання: в якій мірі Вас задовольняють сьогодні умови Вашої діяльності, найбільший рейтинг отримала відповідь: "Місце і якість навчання", найменший – "майбутня спеціальність і спілкування з оточуючими". На питання: де Ви себе найбільше зможете реалізувати, 59,7% опитаних відповіли: "Служба у Збройних Силах", а 36,56% – "У підприємництві". Є над чим замислитись.

Можливо це і не сучасно, але усунення (ліквідація) профільних (по родам авіації) льотних училищ нанесли велику шкоду в галузі професіоналізму, виховання любові до свого особливого роду діяльності, до мотивації. Виключення навчання на бойових літаках стерло головну мету – стати військовим льотчиком, усвідомлення себе захисником Вітчизни, упереджувальної готовності до подолання будь-якої небезпеки, тобто мова йде про військовий професіоналізм. Впевнено вважаю на основі педагогічних експериментів – в льотному училищі повинні бути навчальні "спарки" для фронтової авіації 4-го покоління. Інструктор повинен на них літати і знати, які професійні якості необхідні для засвоєння бойового застосування. Мотивація в цьому випадку різко зросте. Сьогодні у 50-60% курсантів мотив до служби у транспортній авіації і у 5-6% – у винищувальній. До цього є підстави, які далекі від льотних училищ. Якщо б вони літали на бойових машинах – все було б інакше.

І ще один повчальний приклад, безпосередньо, що витікає із аналізу льотних подій за період 1985-2002 років.

Розпочаті скорочення у ВПС і ППО (90-і роки і продовжуються сьогодні) привели ці види ЗС до такого стану, що із числа звільнених льотчиків кожний третій був підготовлений інструктор. Із-за скорочення загального на льоту командний склад середньої ланки незатребуваний, проходить (практично) фактично дискваліфікація льотчика-інструктора. Результат – збільшення питомої ваги льотних подій, які пройшли на навчально-бойових літаках, від загальної кількості авіаційних подій. Так, в 1985-1989 рр. кожна 15-та льотна подія на навчально-бойовому літаку пов'язана з процесом навчання: у 1990-1992 рр. – по мірі зниження інтенсивності польотів питома вага ЛП на начально-бойових літаках збільшилася на 10,3%; у 2000-2002 рр. – у період відновлення інструкторських польотів питома вага ЛП (АП) зросла до 18,2%. Найбільший відсоток подій пов'язаний з пілотуванням у зоні. Найбільший же відсоток помилкових дій випав на інструкторів військово-навчальних закладів (14%). Психологічний аналіз цієї проблеми виявив слабкі знання інструкторським складом в галузі психології особистості курсантів, знання у галузі педагогічної майстерності і високого особистого освітнього і культурного рівня, не говорячи про матеріальну бідність і втрату престижності професії.

Наприкінці є бажання довести про цікаву роботу у РСК МіГ по створенню інтерактивної автоматизованої системи навчання льотного і інженерно-технічного складу літака Міг-29 і його модифікацій, що продаються за кордон. Система володіє високими дидактичними можливостями групового і індивідуального навчання на сучасному технічному рівні: наочністю, доступністю, об'єктивізацією навчального процесу і навченістю. Дана система із-за гібридної побудови може бути застосована для МіГ-АТ і взагалі для льотних училищ (закладів), так як тримає (зберігає) бібліотеку навчальних програм на основі мультимедійних технологій із застосуванням кінофотосюжетів, звукових і анімаційних ефектів. Має модульну структуру і відкриту архітектуру. Гадаю, що представникам ВНЗ ВПС, цивільної авіації було б цікаво ознайомитись.

Викладені роздуми, аналіз, пропозиції мають під собою підстави і у відповідних аналітичних довідках знаходять адресатів. Гадаю все ж таки представляється не зайвим підтвердити свій клопіт рівнем розвитку перспективної техніки у порівнянні з роботами за кордоном.

До друку підготував Володимир Алексєєв.

В УТИЛЬ

Чехия списала все транспортники Ан-26



ВВС Чехии 28 апреля 2011 года списали все военно-транспортные самолеты Ан-26, сообщает Prague Daily Monitor. Большинство из них пробыли в составе ВВС Чехословакии, а затем Чехии 29 лет. По оценке чешских пилотов, Ан-26 зарекомендовали себя как надежные машины. В частности, один из транспортников в 1995 году совершил 70-часовой перелет через территорию 14 стран Африки. При этом каких-либо неполадок зафиксировано не было.

По данным портала, ВВС Чехии списали два транспортника Ан-26. По данным Flightglobal MiliCAS на конец 2010 года, на вооружении ВВС Чехии стояли четыре таких транспортника, два из которых были списаны в начале 2011 года. Все самолеты страна получила в 1982-1983 годах. Ан-26 способен развивать скорость до 540 километров в час и совершать полеты на расстояние до 1,1 тысячи километров. Грузоподъемность самолета составляет 5,6 тонны.

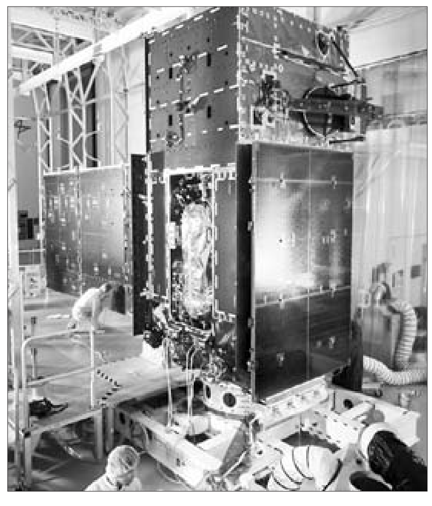
В настоящее время ВВС Чехии намерены заменить списанные Ан-26 новыми испанскими военно-транспортными самолетами CASA C-295M. Контракт на поставку транспортников был подписан в 2009 году. Сумма сделки составила около 300 миллионов долларов.

Ранее сообщалось, что ВВС Чехии вернули Испании четыре полученных транспортника из-за обнаруженного брака систем самозащиты, навигации и контроля за посадкой. В случае если компании CASA не удастся устранить выявленные неполадки в ближайшее время, министерство обороны Чехии расторгнет контракт и потребует компенсации расходов. Бракованные системы для самолетов были поставлены чешской компанией Omnipol, которая должна будет заменить их.

НА ОРБИТУ

США вывели на орбиту первый спутник раннего обнаружения пусков ракет

ВВС США вывели в космос первый спутник новой космической системы предупреждения о пусках баллистических ракет SBIRS GEO-1, сообщает Defense News. Аппарат был выведен на низкую круговую орбиту 7 мая 2011 года. Запуск аппарата, стоимость которого составляет 1,2 миллиарда долларов, был осуществлен с мыса Канаверал, а доставкой GEO-1 на орбиту занималась ракета-носитель Atlas V.

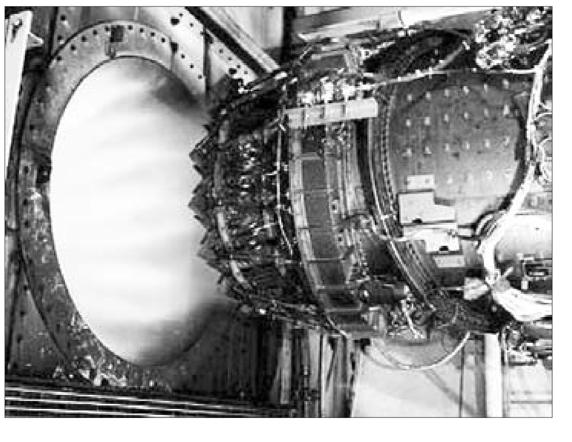


Изначально спутник планировалось вывести на орбиту 6 мая 2011 года, однако запуск был отменен из-за плохой погоды. Выведенный в космос аппарат будет заниматься обнаружением пусков баллистических ракет при помощи инфракрасных сенсоров. Спутники системы GEO на низкой круговой орбите станут частью низкого эшелона спутниковой системы предупреждения о пусках баллистических ракет. Всего планируется вывести на орбиту 24 таких аппарата.

Кроме того, планируется создать высокий эшелон системы на высокой эллиптической орбите. В него войдут пять спутников HEO-1. В составе этого эшелона уже действуют два спутника с оборудованием SBIRS, разработанным американской компанией Lockheed Martin. Эти аппараты были выведены на орбиту в 2006-м и 2008-м годах. Помимо выявления пусков ракет, SBIRS будет заниматься идентификацией боевых частей и ложных целей баллистических ракет, выдачей целеуказания для перехвата и ведением разведки на театре военных действий в инфракрасном диапазоне.

ВЛАСНИМИ СИЛАМИ

Создание второго двигателя для F-35 продолжится на деньги разработчиков



Консорциум американской компании General Electric и британской Rolls-Royce продолжит разработку альтернативного двигателя F136 для истребителя F-35 Lightning II на собственные средства, сообщает Defense News. Финансирование разработки двигателя за счет компаний будет проводиться в 2011-м и 2012-м финансовом годах. При этом компании не намерены запрашивать государственного финансирования и на 2013 финансовый год. Программа F136 в настоящее время завершена на 80 процентов.

По предварительной оценке, на завершение работ GE/Rolls-Royce потребуется более ста миллионов долларов. Как ожидается, альтернативный двигатель для американского перспективного истребителя будет готов к 2016-2017 году и, в случае заказа со стороны Пентагона, может быть включен в восьмую или девятую мелкосерийную партию F-35. Инициатива консорциума нашла поддержку среди некоторых конгрессменов. По словам председателя комиссии Палаты представителей по делам вооруженных сил США Бака Маккеона, компании предложили решение, которое позволит сэкономить бюджетные средства.

Как сообщает Flightglobal, комиссия 3 мая 2011 года предложила законопроект, направленный на сохранение программы F136. В нем предлагаются два сценария. В рамках первого, министерство обороны США, если законопроект будет принят, обязано будет объявить тендер на поставку двигателей для истребителей F-35, если потребуется модернизация силовых установок. Второй сценарий предполагает объявление Пентагоном тендера на поставку двигателей для перспективного дальнего бомбардировщика, разработка которого начнется в 2012 году.

Как отмечает издание, двигатель F136 напрямую в документе не упоминается, однако комиссия по делам вооруженных сил явно лоббирует проект, закрытый Пентагоном в конце апреля 2011 года. Ранее Конгресс США проголосовал за исключение финансирования программы F136 из военного бюджета на 2011 финансовый год. Вскоре после этого Пентагон уведомил GE/Rolls-Royce о закрытии программы. В настоящее время разработкой основного двигателя F135 для F-35 занимается американская компания Pratt & Whitney. Силовая установка уже готова, а ее поставки осуществляются для первых предсерийных партий истребителя F-35.

Между тем, GE/Rolls-Royce объявили, что намерены предложить F136 для использования на перспективном дальнем бомбардировщике, известном также как NGB (Next Generation Bomber). Финансирование проекта создания самолета начнется в 2012 году. Вероятно, в перспективе в США развернется борьба за поставку двигателей и для этого самолета. Во всяком случае, в середине февраля 2011 года руководитель подразделения военных двигателей концерна Boeing Уоррен Боли заявил, что двигатели P&W F135 могут быть использованы на NGB.

НОВИНКИ



Northrop Grumman покажет новый разведывательный беспилотник

Американская компания Northrop Grumman создала собственный средневысотный разведывательный беспилотный летательный аппарат Firebird, демонстрация возможностей которого состоится 23 мая – 3 июня 2011 года на учениях Empire Challenge. Как сообщает Aviation Week, аппарат был разработан в обстановке секретности и будет показан общественности впервые.

Созданием Firebird занималось подразделение Scaled Composites. Первый прототип летательного аппарата был разработан в течение 12 месяцев. Firebird отличается от других средневысотных разведывательных аппаратов опциональным пилотированием – машина может управляться как дистанционно, так и пилотом, находящимся в ней. Беспилотник способен нести до четырех видов сенсоров, предназначенных для разведки, наблюдения и рекогносцировки.

В ходе Empire Challenge на Firebird будет установлено оборудование видеонаблюдения высокой четкости, электронно-оптические и инфракрасные сенсоры, система поиска и наведения и оборудование ретрансляции сигналов. Firebird может находиться в воздухе до 40 часов и развивать скорость до 200 узлов (370 километров в час). Аппарат выполнен в виде "рамы" с двумя хвостовыми балками и хвостовым горизонтальным оперением, как у штурмовиков OV-10 Bronco.

Первый полет Firebird состоялся в феврале 2010 года. Американские военные пока не проявили интереса к новой разработке. По оценке Northrop Grumman, Firebird может привлечь интерес военных тем, что смена оборудования на беспилотнике и его последующая отправка на новую миссию могут быть произведены менее чем за час.

Сторінку підготував Сергій Клименко.

ПЛАНИ

Росія готується вивести на орбіту міні-супутники для зондування Землі

Запуск російського супутника "Зонд-ПП" – першого малого апарата, створеного за програмою фундаментальних космічних досліджень, намічений на літо 2011 року.

Як повідомляє "Інтерфакс" з посиланням на директора Інституту космічних досліджень РАН Льва Зеленого, супутник створений НВО імені Лавочкіна на базі платформи "Карат".

Фахівці ІКД покладають великі надії на "Зонд-ПП", адже на його базі згодом має бути створена ціла лінійка подібних апаратів. З'являться супутники "Резонанс" та "Рій". Такі апарати з мініатюрними приладами – дуже хороший засіб для вирішення завдань в навколоземному космосі, як уточнив Лев Зелений.

Раніше повідомлялося, що перший малий космічний апарат для фундаментальних космічних досліджень буде запущений з космодрому Байконур ракетою-носієм "Союз-ФГ" з розгінним блоком "Фрегат". Разом з ним на орбіту відправляться космічний апарат для моніторингу надзвичайних ситуацій "Канопус-В" і білоруський космічний апарат дистанційного зондування Землі "БелКА-2".

До завдань "Зонд-ПП" входить вивчення характеристик земної поверхні супутниковим радіометром L-діапазону для картування вологості грунтів і солоності водних акваторій та дослідження енергообміну системи "океан-суша-атмосфера".

СТАРТИ

Китай успішно запустив першу ракету для вивчення космічної погоди

Перша геофізична ракета "Тяньїнь-3С" (Tianying-3C), призначена для зондування верхніх шарів атмосфери в рамках великомасштабного проекту "Меридіан", була успішно запущена зі стартового майданчика на південнокитайському острові Хайнань, передає агентство Синьхуа з посиланням на повідомлення Академії наук Китаю.

Проект "Меридіан" (Meridian Space Weather Monitoring Project), підтриманий урядом КНР, являє собою програму моніторингу космічної погоди – явищ, пов'язаних з впливом потоків заряджених частинок (сонячного вітру) та випромінювання, що виходить від Сонця, на земну атмосферу і магнітне поле. Космічна "негода", так звані "магнітні бурі" – збурення в магнітосфері Землі через коливання швидкості і щільності сонячного вітру, – може призводити до виходу з ладу електронних приладів та електромереж, супутників, викликати перебої в радіозв'язку.

Основою проекту "Меридіан", загальна вартість якого становить 25 мільйонів доларів, є мережа з 15 наземних станцій, оснащених магнітометрами, лідорами (пристроями лазерного зондування атмосфери), спектрометрами і різними типами радарів. У рамках проекту передбачається проводити запуски геофізичних ракет і аеростатів, що в цілому дозволить китайським вченим стежити за ситуацією з висоти 20-30 кілометрів до кордонів міжпланетного простору.

Ракета "Тяньїнь-3С" (Tianying-3C), що першою вирушила до кордону космосу, виготовлена Китайською аерокосмічною науково-технологічною корпорацією.

"Цей досвід зіграє важливу роль у самостійних китайських дослідженнях космічного простору та забезпечення безпеки діяльності в космосі", – йдеться в заяві Центру наукових і прикладних досліджень космічного простору Академії наук Китаю.

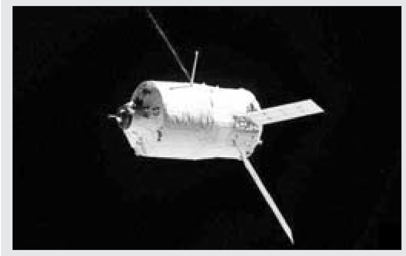
Через 43 секунди польоту ракета досягла висоти 60 кілометрів, після чого її головна частина відокремилася, і почав роботу прилад для вимірювання електричного поля. На 46-й секунді польоту ракета піднялася до 65 кілометрів, розкрився датчик зонда Ленгмюра (прилад для вимірювання концентрації електронів).

Через 215 секунд польоту ракета досягла найвищої точки орбіти – 196 кілометрів. На 420-й секунді польоту ракета ввійшла в атмосферу, і її політ завершився. В даний час вчені аналізують отримані дані.

КООПЕРАЦІЯ

ЄС і США мають намір спільно створити новий космічний корабель

Євросоюз і США мають намір спільно створити новий космічний корабель, повідомляє інтернет-газета EUobserver.



"Європа і США розглядають можливість побудови в кінці цього десятиліття загального космічного корабля для здійснення транспортних поставок на космічні станції", – пишуть ЗМІ.

За словами гендиректора Європейського космічного агентства Жан-Жака Дорден, концепція співпраці між ЄС і США буде представлена восени.

Єврокомісар з питань промисловості та підприємництва Антоніо Таяні восени минулого року заявив про необхідність захисту Євросоюзом своєї космічної інфраструктури. За його словами, ЄС повинен "враховувати потенціал безпеки країн-членів і підвищувати його, щоб відповідати імперативам ЄС". Крім того, Євросоюз повинен "здійснювати спостереження за космосом для захисту нашої космічної інфраструктури", додав він.

Раніше Таяні повідомив, що Єврокомісія виступає на підтримку пропозиції Франції організувати міжнародну конференцію з питань освоєння космічного простору.

За словами Таяні, "необхідно уникнути ізоляції космічної політики (ЄС)" з боку громадської думки, давши роз'яснення, що вона не обмежується лише запусками супутників, а спрямована на вирішення конкретних завдань в інтересах європейців.

"Європейський Союз повинен гарантувати довгострокові інвестиції для реалізації своїх космічних проектів і фінансування інноваційних та наукових досліджень у цій галузі", – заявив єврокомісар.

Європейські космічні вантажівки ATV, що використовуються в даний час, стануть найбільш вантажопідйомними апаратами для постачання МКС після припинення польотів американських шатлів в 2011 році. Європейський вантажний корабель здатний доставити на орбіту близько 7,5 тонни палива, води, кисню, азоту та інших матеріалів. Це приблизно в три рази більше, ніж доставляє на станцію російський "Прогрес".

Перший ATV отримав назву "Жюль Верн" (Jules Verne) на честь першого письменника в жанрі наукової фантастики, другий – ATV-2 – отримав назву "Йоганн Кеплер" (Johannes Kepler) на честь знаменитого німецького математика й астронома. Третій корабель ATV-3 (запуск до МКС планується до кінця 2011 року) назвали на честь італійського фізика Едоардо Амальді (Edoardo Amaldi).

ATV-2 пристикувався до МКС 24 лютого цього року. З його допомогою проводиться корекція орбіти станції.

КОСМОТУРИЗМ

Space Adventures запропонувала оснастити "Союз" житловим модулем

Американська компанія Space Adventures, яка за домовленістю з Роскосмосом підбирає кандидатури космічних туристів для польотів на МКС, пропонує оснастити російський космічний корабель "Союз ТМА" додатковим житловим модулем з метою організації в майбутньому комерційного космічного туру для обльоту Місяця, йдеться в повідомленні Space Adventures.



Віце-голова Space Adventures Річард Герріот, котрий вже злітав на МКС в ролі космічного туриста, нагадав, що компанія продала перше з двох місць на "місячний" рейс, який, після продажу квитка другому туристу, може відбутися в 2015 році.

"Після консультацій з ракетно-космічною корпорацією" Енергія "(виробник кораблів типу "Союз"), ми запропонували внести зміни в конфігурацію "Союзу-ТМА". Найбільш важливим моментом наших пропозицій є створення додаткового житлового модуля для модифікації корабля під обліт Місяця", – наголошується в повідомленні.

Схема проекту передбачає роздільний запуск "Союзу" і розгінного блока, їх стикування на низькій навколоземній орбіті, переліт до Місяця за допомогою двигуна розгінного блока, відділення "Союзу" від розгінного блока, обліт Місяця, зворотний переліт до Землі і приземлення.

У свою чергу, російський центр підготовки космонавтів (ЦПК) готовий тренувати професійного космонавта і космічного туриста до можливого польоту на орбіту Місяця в 2015 році, повідомив раніше начальник ЦПК Сергій Крикальов.

"Жоден "місячний" турист поки що не приїжджав. Якщо вони збираються здійснити обліт Місяця в 2015 році, приїжджати поки рано. Якщо таке завдання постане, то ці туристи полетять з професіоналом, і підготовка професіонала буде набагато серйознішою, тривалою і буде залежати від тієї матеріально-технічної частини, на якій полетіть екіпаж", – сказав Крикальов.

"Коли буде програма польоту і матчастина, ми приступимо в першу чергу до підготовки професіонала. А туристи, мабуть, підключаться на останньому етапі", – додав він.

РАРИТЕТИ

За скафандр Леонова в Нью-Йорку заплатили вдвічі більше очікуваного

Скафандр одного з перших підкорювачів космосу Олексія Леонова проданий аукціонним будинком Bonham`s в Нью-Йорку за 242 тисячі доларів, передає кореспондент РІА "Новости".



Експерти очікували виторг у розмірі 130-150 тисяч доларів.

У скафандрі "Сокіл К" Леонов провів історичний політ 15-19 червня 1975 року в складі місії "Союз-Аполлон", під час якої росіяни й американці зустрілися на орбіті. З радянського боку в експериментальному польоті брали участь Леонов і Валерій Кубасов, з американського – Томас Стаффорд, Венс Брандт і Дональд Слейтон. Вважається, що саме ця місія поклала початок космічному співробітництву двох наддержав замість колишньої гонки за першість.

Другий костюм "Сокіл КВ-2", що належав Геннадію Стрекалову, пішов з молотка за 67,1 тисячі доларів. Стрекалов носив скафандр під час польоту 1990-го року на космічну станцію "Мир". Тут дещо інший дизайн, з'явився інший тип застібки, а на рукаві – дзеркало для заднього огляду. Прозора частина шолома також стала набагато ширшою, що збільшило діапазон огляду.

ТЕНДЕР

НАСА обрала три космічних проекти-фіналісти конкурсу на $ 425 млн.

Американське космічне агентство НАСА обрало три космічних проекти, які поборються за 425 мільйонів доларів і право запуску в 2016 році: дослідження внутрішньої будови Марса, моря на Титані і ядра комети, повідомила пресслужба агентства.

Всього відомство розглянуло 28 заявок, поданих в червні 2010 року. Кожен з трьох обраних проектів отримає 3 мільйони доларів на розробку та аналіз попереднього проекту. У 2012 році НАСА ще раз оцінить проекти та вибере один, який доведе до запуску в 2016 році. Верхня межа фінансування проекту-переможця без урахування витрат на ракету-носій становить 425 мільйонів доларів.

Проект Geophysical Monitoring Station (GEMS) передбачає запуск посадкового модуля на Марс, який вивчить його внутрішню будову і склад. Розробкою проекту займається Лабораторія реактивного руху (JPL), яка також працює над діючими марсоходами "Спірит" і "Оппортьюніті", створенням і підготовкою до запуску нового марсохода MSL Curiosity.

Місія Titan Mare Explorer (TiME) у разі схвалення стане першим виходом людства у позаземний океан: космічний апарат передбачається посадити на поверхню метанового моря на Титані, супутнику Сатурна. Проект представляє Лабораторія прикладної фізики Університету Джонса Хопкінса (JHUAPL), яка, зокрема, управляє зондом "Мессенджер", першим штучним супутником Меркурія.

Проект Comet Hopper призначений для вивчення еволюції комет: розробники проекту розраховують кілька разів посадити дослідницький зонд на поверхню ядра однієї і тієї ж комети, щоб зрозуміти, як воно змінюється, взаємодіючи із Сонцем. Управляє проектом Центр космічних польотів імені Годдарда (GSFC).

Подготовлено по материалам информационно-аналитического центра "СПЕЙС-ІНФОРМ" www.space.com.ua



Утро космической эры

Закінчення. Початок в №№14-18.

Летчика-космонавта Леонова включили в состав комиссии по расследованию падения самолета МиГ-15УТИ. Он вспоминает, что в начале марта авиационное руководство подготовило и направило в управление кадров Министерства обороны аттестацию на присвоение Юрию Гагарину воинского звания генерал-майор авиации, в который было сказано присвоить его после подтверждения квалификации летчика-истребителя. 27 марта Гагарин приехал на аэродром, встретился с Серегиным. Погода для полетов была нормальная. После медицинского обследования пилоты начали полет, который провели успешно. При подходе к аэродрому, недалеко от их самолета, пролетел реактивный самолет фирмы П.Сухого. В результате мощной воздушной волны МиГ-15УТИ был опрокинут, вошел в штопор, врезался в землю и взорвался. В ходе работы правительственной комиссии Алексей Леонов доказывал, что вышеуказанный факт явился основной причиной катастрофы. Председателем комиссии был Генеральный конструктор фирмы "МиГ" Артем Микоян. Однако попытка установить как в зону полетов Гагарина и Серегина попал другой самолет и кто его пилотировал, не удалось. Все ближайшие диспетчерские пункты аэродромов официально доложили, что по утвержденному графику полетов на 27 марта запланировано не было. Комиссия утвердила единственный вывод – причиной катастрофы стал сильный порыв ветра, который опрокинул самолет.

Леонов в течение 2-х суток участвовал в поисках останков летчиков. Всем членам комиссии раздали эмалированные ведра, в которые необходимо было укладывать останки человеческих тел и отправлять на медэкспертизу. В одном месте в глубоком снегу один из членов комиссии обнаружил затылочную часть головы с кожным покровом шеи. Когда Алексей Леонов подошел к ведру, то заметил точно такое же родимое пятно на шее, какое было у Юрия Гагарина. Он подошел к председателю комиссии показал находку и попросил прекратить поиски.

Через 20 лет после этой катастрофы к власти пришел Михаил Горбачев. По требованию многих космонавтов была назначена вторичная правительственная комиссия. Ее возглавил Генеральный конструктор фирмы "МиГ", академик РАН, дважды Герой Социалистического Труда Р.Беляков. Однако, как и первое расследование, оно закончилось безрезультатно.

Останки героев похоронили у Кремлевской стены. На месте падения самолета, у искореженной березы, воздвигли гранитный обелиск, напоминающий крыло самолета с барельефами Гагарина и Серегина. В 200 метрах от барельефа восстановили разрушенную церковь. В настоящее время в ней, хоть и редко, но проходят богослужения. Настоятель церкви отец Владимир говорит, что удаленность храма от населенных пунктов очень влияет на посещение молебнов, но церковь навсегда стала местом поминовения первого космонавта Земли. Каждый год жена Юрия Алексеевича приезжает сюда и ставит свечку за упокой своего мужа. Вот, что Александр Кузнецов рассказал в марте 2005 года, когда здесь отмечали 37-ю годовщину трагической гибели Ю.Гагарина. Узнав, что Валентина Гагарина приедет на поминки, он попытался взять у нее интервью. Она долго отказывалась, но потом сказала: "Все в прошлом, на дворе другая жизнь. Боль в сердце не утихает, она становится еще сильнее. Так что, о чем говорить? Зачем теребить память? Юрочку моего забывают. С того времени в Звездный городок пришло новое поколение. У них свои заботы, свои печали, свои даты. Как жить, что хорошее и поучительное из прошлого передать детям? Вы знаете, я потрясена: по данным полковника Н.Саева, живущего в Звездном, 70% школьников вообще не знают, кто такой Юрий Гагарин. Как же нам не дорога наша история, наши успехи в завоевании космоса?! Знаете, какое ощущение я испытываю сегодня, на месте гибели? Вроде бы много людей, играет оркестр, цветы, приехали друзья Юры, ставшие прославленными космонавтами, – Валерий Быковский, Владимир Шаталов, Алексей Леонов, вдова космонавта Беляева, много местных жителей, начальство из Владимира. Кажется, это должно радовать, но у меня складывается такое ощущение, что не будь нас, живущих, знавших Гагарина, и никого здесь не было бы, никто не вспомнил бы о подвиге мужа, не помянул бы его чаркой".


ЧЕЛОВЕК В КОСМОСЕ!
КАПИТАН ПЕРВОГО ЗВЕЗДОЛЕТА—НАШ, СОВЕТСКИЙ!
Великая победа разума и труда
МИР РУКОПЛЕЩЕТ ЮРИЮ ГАГАРИНУ
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА
ОБРАЩЕНИЕ
ПРЫЖОК ВО ВСЕЛЕННУЮ

Александр Кузнецов рассказал, что на узкой площадке вокруг могилы первого космонавта все было заполнено машинами. Вокруг космонавта Леонова собралась целая толпа. Превратив капот автомобиля в поминальный стол, Алексей Архипович снова и снова поднимал чарку и взволнованно говорил только на одну тему – Гагарин, космос, наши победы. От всей этой суеты Валентина Гагарина удалилась в церковь, поставила свечку, вышла на улицу, села в машину и поехала к мемориалу Юрия Гагарина. У гранитного обелиска лежало много цветов, но не было ни одной живой души. Вокруг стояла тишина, будто бы и не случилось здесь величайшей трагедии.

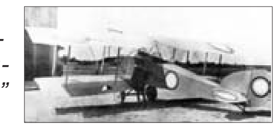
Хотел бы познакомить читателей с воспоминаниями родной племянницы Гагарина – Тамарой Филатовой. "После смерти мужа тетя Валя даже не помышляла о замужестве. Она считала, что второго Гагарина для нее на свете нет и быть не может. Мне, как женщине, понятно, что в жизни нужна опора, "каменная стена", нужен мужчина, что только очень сильная и любящая женщина сможет хранить верность умершему мужу. Если бы тетя Валя снова вышла замуж, ее бы никто не осудил. Но она оказалась одной из тех немногих сильных духом, любящих и помнящих жен. Дядя Юра погиб во время последнего тренировочного полета. Я уверена, что он предчувствовал свою гибель. Последний раз он приезжал в родной дом 5 декабря 1967 года, за три месяца до смерти. Прощаясь, он все не хотел переступать порог родного дома. Все его товарищи уже сидели в машине, а он несколько раз возвращался. Тогда на это никто внимания не обратил. Дядя пообещал, что приедет 27 марта на именины к отцу. Мы все его ждали, но судьба распорядилась иначе".

Чтобы я хотел сказать читателям в заключение. Рано, очень рано ушел из жизни Юрий Гагарин. Этот человек с ясной головой и огромным авторитетом мог бы сделать для космонавтики неизмеримо много. Он только выходил на большую дорогу своей профессиональной работы – летчика-космонавта. Это человек, который своим подвигом осуществил мечту человечества – проникнуть в космос. 108 минут космического полета вокруг нашей планеты перевернули ход истории. Гагарин своим полетом открыл "утро космической эры". Для миллионов человеческих сердец он стал идеалом служения Родине и всему человечеству. Память о Юрии Гагарине живет в делах, которые он не успел завершить и которые сейчас продолжают его нынешние соратники.

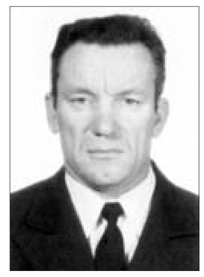
Иван Самойлов
ветеран Великой Отечественной войны, участник боевых действий, ветеран труда Украины, ветеран РВСН и 43-й РА, полковник в отставке.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

16-22 травня



16 травня 1916 р. *випущено перший серійний літак "Анаде" "Заводу аеропланів Анатра" (м.Одеса).*



16 травня 1938 р. *народився заслужений льотчик-випробувач СРСР В.О.Жильцов.*

16 травня 1946 р. *організовано НДІ реактивного озброєння (НДІ-88) МО СРСР, (зараз – РКК "Енергія", Росія).*

16 травня 1958 р. *народився льотчик-випробувач АНТК "Антонов" (1994 – 2006) В.Я.Горовенко.*





17 травня 1919 р. *народився військовий льотчик, двічі Герой Радянського Союзу В.Д.Лавріненко.*

17 травня 1951 р. *народився заслужений льотчик-випробувач Є.І.Фролов.*



17 травня 1956 р. *прийняли на озброєння першу в СРСР систему ракетного керованого озброєння винищувачів "повітря-повітря" С-1-У з УР К-5 (РС-1У) і літаком МіГ-17ПФУ.*



17 травня 2001 р. *в Україні завершено ліквідацію останнього стратегічного бомбардувальника-ракетоносця Ту-95МС.*

18 травня 1911 р. *Б.М.Юр'єв опублікував схему одногвинтового вертольота з рульовим гвинтом і автоматом перекосу кільцевого типу, яка згодом стала класичною.*



19 травня 1911 р. *народився заслужений льотчик-випробувач СРСР І.М.Сухомлін.*

19 травня 1920 р. *народився маршал авіації М.М.Скоморохов.*



19 травня 1947 р. *здійснив перший політ серійний дальній бомбардувальник Ту-4, екіпаж М.С.Рибко.*

19 травня 1971 р. *здійснено запуск АМС "Марс-2". Орбітальний блок апарата став першим штучним супутником Марса, спускальний апарат став першим земним посланцем, який доставив вимпел на поверхню планети.*

20 травня 1929 р. *у Миколаєві відкрилася школа морських льотчиків.*



20 травня 1958 р. *здійснив перший політ фронтовий винищувач Е-6/1 (в серії – МіГ-21Ф), В.О.Нефьодов.*

20 травня 1959 р. *народився начальник Головного управління оборонного та мобілізаційного планування Генерального штабу ЗС України В.Х.Аскаров.*



20 травня 1961 р. *народився головний редактор Друкованого органу Міністерства оборони України "Крила України" М.Н.Поплавський.*

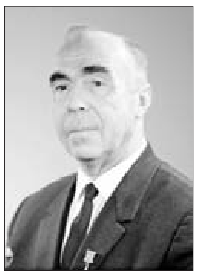
ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ



20 травня 1964 р. *здійснив перший політ сільськогосподарський літак Ан-2М, І.Є.Давидов.*

20 травня 1977 р. *здійснив перший політ перший дослідний екземпляр надзвукового винищувача-перехоплювача Т-10-1 (прототип Су-27), В.С.Іллюшин.*





20 травня 1997 р. *створено Всеукраїнську асоціацію “Аероклуб України”.*

21 травня 1901 р. *народився конструктор авіаційних двигунів С.К.Туманський.*

21 травня 1910 р. *у Харкові відбулися перші показові польоти льотчика С.І.Уточкіна на літаку “Фарман-IV”.*

21 травня 1921 р. *народився фізик, “батько” радянської водневої бомби А.Д.Сахаров.*

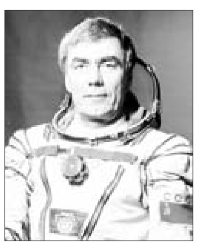




21 травня 1937 р. *здійснено першу в історії посадку на Північному полюсі літака АНТ-6 “Авіарктика” М.В.Водоп'янова з експедицією дрейфуючої станції “СП-1” І.Д.Папаніна.*

21 травня 1939 р. *здійснив перший політ дальній бомбардувальник ДБ-3Ф (Іл-4), екіпаж В.К.Коккінакі.*





21 травня 1941 р. *народився льотчик-випробувач і космонавт О.С.Левченко.*



21 травня 1969 р. *здійснив перший політ транспортний літак Ан-26, екіпаж Ю.М.Кетова.*

22 травня 1897 р. *К.Е.Ціолковський вивів формулу руху ракети у вільному просторі.*



22 травня 1916 р. *народився заслужений льотчик-випробувач СРСР М.О.Замятін.*



22 травня 1945 р. *народився військовий льотчик, начальник штабу – перший заступник Головнокомандувача ВПС ЗС України (1998-2003) Л.С.Петрів.*



22 травня 1951 р. *народився начальник управління особового складу – заступник начальника штабу Командування ПС ЗС України (2004-2009) М.А.Дорошко.*

Судьба настоящего Человека

Двадцатого мая 1916 года родился военный летчик, Герой Советского Союза Алексей Маресьев.

Свой подвиг Алексей Петрович совершил в марте 1942-го. Его самолет сбили фашисты, и в течение восемнадцати суток раненый летчик полз к своим. В госпитале ему ампутировали обе ноги. Но он, выписавшись из больницы, снова сел за штурвал самолета. Раньше историю о “настоящем человеке” знал каждый школьник благодаря книге Бориса Полевого “Повесть о настоящем человеке”, прославившей героя на весь мир. Но мало кто знает, что звание Героя Советского Союза Маресьев получил за несколько лет до выхода книги. Саму “Повесть...” разрешили опубликовать только после войны. Говорят, советские пропагандисты боялись, что немцы подумают, будто у Советской армии плохи дела. Вот, мол, уже и инвалидов воевать посылают.

Алексей после 8-го класса поступил в ФЗУ. Там он получил специальность слесаря. Юноша работал и учился на рабфаке. Затем подал заявление в Московский авиационный институт. Но вместо института по комсомольской путевке отправился на далекий Амур строить город юности – так тогда называли Комсомольск-на-Амуре. Он с бригадой пилил лес в тайге, строил бараки, а потом и первые жилые кварталы. Там же на Амуре Маресьев поступил в аэроклуб. Парень успевал и работать (со стройки его перевели на водный транспорт в качестве моториста-дизелиста), и учиться летному делу.

В 1937 году Алексея призвали в армию. Его настойчивую просьбу попасть в авиацию уважили и направили служить в 12-й авиационный погранотряд. Но там, по словам самого Маресьева, он не летал, а “заносил хвосты” у самолетов. Взлетел Алексей уже в Батайской военной школе пилотов в 1940 году, где был оставлен инструктором. Там же, в Батайске, он встретил войну.



Первый боевой вылет Алексей Петрович совершил 23 августа 1941 года в районе Кривого Рога. Маресьев в составе звена “Яков” вылетел на штурмовку переднего края противника. Вышли на цель, снизились до высоты 40 метров и на бреющем полете по сигналу ведущего начали штурмовку. Сделав несколько заходов, пилоты обрушили на головы фашистов град свинца и эрэсовского огня. Выполнив боевое задание, истребители вернулись на свой аэродром.

В начале 1942 года 580-й иап, где служил лейтенант Маресьев, выполнял задачи на Северо-Западном фронте. Здесь, в небе над демьянским выступом, Алексей записал на свой боевой счет первый сбитый самолет – Ju.52. Можно представить себе радость молодого военного летчика, когда он настиг “Юнкерс”, взял его в перекрестие прицела, выпустил реактивный снаряд и увидел, как длинный фюзеляж транспортного фашистского самолета развалился на две части. От него посыпались осколки.

К концу марта 1942 года Маресьев увеличил счет сбитых фашистских самолетов до четырех. 4 апреля в воздушном бою в районе Старой Руссы истребитель Алексея Маресьева был подбит. Двигатель остановился. Пилот стал планировать к земле, высматривая местечко для вынужденной посадки. Впереди в гуще леса блеснул белый островок – занесенное снегом болото. Летчик направил туда падающий самолет, но мощности у истребителя не хватило, и он свалился на косматые ели... От неминуемой гибели Маресьева спасли жители деревни Плавни – подобрали, начали выхаживать. Но раненые и обмороженные ноги воспалились, нужна была срочная операция. Через линию фронта его вывез на связном У-2 комэск Андрей Дехтяренко.



Все, что произошло со старшим лейтенантом А.Маресьевым потом – госпитализация, ампутация голеней обеих ног, первые шаги на протезах, почти смертельный для него приговор военно-врачебной комиссии, снова отчаянная борьба за возвращение в небо – это долгий сплошной подвиг. Его мог совершить только человек железной воли и огромного мужества. Наконец, назло всем преградам и даже самой смерти – возвращение в июне 1943 года в боевой летный строй. Это – вторая жизнь Алексея Маресьева. Она похожа на легенду, но на самом деле – не придуманная земная жизнь сильного, настоящего Человека...

В 1948 году по книге “Повесть о настоящем человеке” на Мосфильме режиссером Александром Столпером был снят одноименный кинофильм. Маресьеву даже предложили самому играть главную роль, но он отказался, и эту роль исполнил профессиональный актер Павел Кадочников.

Восемнадцатого мая 2001 года в театре Российской армии намечался торжественный вечер по случаю 85-летия Маресьева, но за час до начала у Алексея Петровича случился сердечный приступ. Его доставили в реанимацию одной из московских клиник, где он скончался, не приходя в сознание. Торжественный вечер все же состоялся, но начался он с минуты молчания...

Полет по кругу

Семнадцатого мая 1911 года совершен первый полет по кругу самолета С-5 конструкции Игоря Сикорского с мотором “Аргус” мощностью 50 л.с.



Испытания С-5 начались в конце апреля 1911 года. В первом полете по прямой, который длился 25 секунд, пилот почувствовал, что самолет заметно лучше прежних. Машина сразу стала набирать высоту, но Сикорский удерживал ее в горизонте в нескольких метрах от земли. Было видно, что самолет, имея запас мощности, постепенно разгоняется. День за днем продолжались полеты по прямой с одного конца поля на другой. Так прошло три недели. Наконец конструктор решил, что пора совершить нормальный полет по кругу.

Вечером 17 мая, когда ветер немного утих, С-5 выкатили из ангара. Самолет сверкал лаком и был неотразим. Через несколько минут, привычно взлетев, Игорь Сикорский уже набирал высоту. В его душе крепла уверенность – на этот раз должно быть все нормально. С-5 спокойно плыл в неподвижном воздухе. Пилот опробовал рули – самолет чутко реагировал. Все шло великолепно. Внимание было сосредоточено на выдерживании курса. Вот машина прошла намеченный ориентир, пора начинать разворот. Постепенно и плавно Сикорский начал нажимать на педаль – машина стала послушно разворачиваться. Закончив благополучно плавный разворот на 180 градусов, пилот обрел уверенность, что и второй он выполнит не хуже. Земля была далеко внизу. Впервые он по-настоящему ощутил высоту. Это были счастливые мгновения. Каждая клеточка тела пела и радовалась успеху. Великолепие простора ошеломляло. Самолет вел себя безупречно. Вот слева внизу проплыли место старта, ангар, онемевшие от восторга друзья, делившие с конструктором весь долгий и тяжкий труд. Но полет еще не закончен. Надо начинать разворачиваться опять на 180 градусов. Игорь Сикорский в первом полете не стал на всякий случай удаляться от места старта и не сделал ставшую привычной потом “коробочку” с ее положенными четырьмя разворотами. Это было вполне оправданно и разумно. Второй разворот на 180 градусов конструктор решил выполнить с небольшим креном. Разворот прошел быстрее и чище. Вот створ посадочных знаков. Убран газ. На снижении самолет начал разгоняться. Но пилот еще на земле мысленно проигрывал такую возможность и поэтому в воздухе действовал уверенно – периодически выключал зажигание. Пропеллер работал в режиме ветряка и гасил скорость. Теперь все внимание было сосредоточено на посадке. На высоте выравнивания Сикорский дал газ, подвел машину на метр от земли и начал выдерживать. Самолет плавно коснулся земли и побежал, ковыляя на неровностях.

Это был поистине счастливый день. Впервые за два с лишним года напряженного труда, многих разочарований и огорчений совершен такой полет. Он длился всего 3 минуты, но это был настоящий полет.

Двадцать четвертого мая на аэродром прибыли председатель научно-технической комиссии Киевского общества воздухоплавания и несколько действительных членов общества. Плавность и быстрота полета, идеальная устойчивость аэроплана И.Сикорского поразили специалистов по аэродинамическим приборам, присутствовавших впервые на его опытах, и они предсказывали славную будущность молодому конструктору, создавшему аэроплан с такими прекрасными качествами. И специалисты не ошиблись в своих прогнозах. Игорь Сикорский уходил вверх в буквальном и переносном смыслах.

Підготувала Вероніка Дернова.

БЕЗПЕКА ПОЛЬОТІВ

Кого бояться літаки

За статистикою, три четвертих усіх авіаційних катастроф у світі стаються через потрапляння в турбіни двигуна птахів. Навіть найдрібніший горобець, влетівши в сопло турбіни, може стати причиною, у кращому випадку, зупинки двигуна, а в гіршому – його вибуху. Літак найбільш вразливий під час зльоту та посадки, адже на тих висотах, де проходить сам політ, птахів просто немає. Аеродроми провідних країн світу щороку витрачають на орнітологічний захист мільйони. А як поставлена ця робота в нас? Питання далеко не риторичне, адже такі поняття, як недофінансованість, відсутність коштів та засобів, на жаль, для України радше норма, ніж виняток.

На Прикарпатті знаходиться один із сучасних міжнародних аеродромів. Аеродром є спільного базування. Тобто, належить і обслуговується він військовослужбовцями Збройних Сил України, але використовується як льотчиками 114-ї бригади тактичної авіації, так і цивільними літаками, що відвідують цей мальовничий край. Про особливості орнітологічного захисту на Прикарпатті розповів комендант аеродрому капітан Олексій Москаленко.

– Робота з захисту літаків від зіткнення з птахами – це велика і важлива частина безпеки польотів. А значить, і великий обсяг нашої роботи, – зазначив офіцер. – Тому ми ставимось до неї уважно і відповідально.



За словами коменданта, в наших Збройних Силах не передбачено окремої посади для орнітолога, тому питаннями захисту від птахів займається окремо визначена людина. Її навчають на спеціальних курсах, а потім щопівроку проводять додаткові заняття. Крім цього, для кожного регіону нашої держави розроблено спеціальний посібник, в якому вказані особливості поведінки птахів у ту чи іншу пору року, а також алгоритм дій для недопущення гніздування пташиних виріїв на території аеродрому.

Принаймні раз на тиждень у весняні місяці солдати з підрозділу батальйону аеродромно-технічного забезпечення проходять по території всього летовища, щоб не допустити випадків гніздування птахів, – додає капітан Олексій Москаленко. – Також ми вживаємо запобіжних заходів в ті дні, коли птахи пролітають над аеродромом. Зокрема, якщо черговий бачить, що над територією кружляє зграйка пташок, то в їхній бік вистрелюється одна-дві сигнальні ракети. Звичайно, ніхто не ставить за мету вбити пернатих. Просто шелест від польоту сигнального заряду, його блиск відлякує птахів і, як правило, вони відлітають.

Також військові звертаються до господарів приватних садиб, які розташовуються вже впритул до аеродрому, з проханням не сіяти на своїх земельних ділянках зернові культури, адже вони є поживою для птахів. Проте останнім часом до прохань військових прислуховуються все менше і менше.

Уздовж всієї злітної смуги встановлені опудала. До речі, між собою військовослужбовці називають їх "комбатами". Напевно, через те, що зроблені вони із старих військових однострої́в. Взагалі-то в Україні є спеціальні сертифіковані опудала, які стоять на спеціальних шарнірах, створені з нержавіючих труб, і крутяться від вітру на всі боки. Однак вартість одного такого виробу, який випускається спеціальними підприємствами, становить щонайменше 900 гривень. А їх потрібно на аеродром до 70 штук. Зрозуміло, що ніхто зараз таких коштів ані військовим, ані цивільним не дасть. Тому і виходять авіатори з ситуації своїми силами: знаходять дошки та деревину, збивають з них "хрести", чіпляють на них старі списані однострої. "Життя" такого опудала – півроку, бо від вітру, дощу та сонця воно просто "вмирає". Тому кожних шість місяців "комбатів" переодягають та прикопують заново. Також по всій площині аеродрому ранньою весною розвішуються так звані сфери. Їх військові теж роблять власноруч із старих м'ячів та битих дзеркал. Зовні сфери нагадують собою кулі світлоефектів на радянських дискотеках, але користь від них велика. За словами військовослужбовців, птахи лякаються світлових променів, що постійно змінюються, більше ніж чогось іншого.

– Окрема робота проводиться перед кожним зльотом і посадкою літака, – продовжує розмову капітан Олексій Москаленко. – Зокрема, на смугу виїжджає машина, яка рухається з сиренами та включеними маячками вздовж усього поля. Поряд з водієм завжди сидить людина, яка слідкує, чи немає в зоні посадки-зльоту літака пташок. Якщо ж бачить, то відразу намагається вигнати їх якомога далі.

"Пташина" проблема завжди актуальна для аеродромів усього світу, і ми попросили наших колег із Збройних сил Литви розповісти про свій досвід захисту крилатих машин від їх пір'ястих "братів".

– Так само, як і у вас, в Збройних силах Литви немає спеціальної орнітологічної служби, – розповів завідувач аеродромної служби (служби догляду за аеродромом) штабний сержант Гінтаутас Паліукас. – За орнітологічний контроль на авіаційних базах відповідає експерт аеродромної служби (служби догляду за аеродромом). Він широко використовує різноманітні технічні засоби, що скеровані на відлякування птахів. Зокрема, в нас є переносна система "Scarecrow", яка імітує сигнал небезпеки для 9-ти видів найрозповсюдженіших у нашому регіоні птахів – голубів, сорок, шпаків та інших. За аналогічним принципом діє і змонтована на автомобілі система "Priemjer 1500". До речі, ця система розроблена литовським підприємством "Fima" і широко використовується не лише для охорони військових аеродромів, але й, скажімо, для цивільного аеродрому в Ризі. Також у нас є спеціальна звукова гармата "Guardian-2", яка працює на скрапленому газі. Перед закупівлею того чи іншого обладнання командування авіаційних частин проводить консультацію з вченими-орнітологами, які працюють у тому чи іншому регіоні. Наприклад, командир авіаційної бази в Шауляї перед тим, як організувати роботу з орнітологічної безпеки, провів консультації з професорами факультету біології Університету Шауляю. Звичайно, захист від птахів вимагає певних грошових витрат. В основному, це купівля відповідного обладнання. Це приблизно в загальній сумі – 37 тисяч литовських літів, що складає близько 11 тисяч євро.

Сьогодні стоїть питання про те, що Прикарпаття прийматиме Олімпійські ігри 2022 року. І, можливо, місцевим органам самоврядування, які бажають заробити на туристах та вболівальниках, потрібно б було долучитись до організації безпеки польотів на Івано-Франківському аеродромі, а не перекладати всі господарчі проблеми лише на плечі військових.

Тарас Грень.
Західний регіональний медіа-центр Міністерства оборони України.

І птахи можуть бути шпигунами – ізраїльський гриф-шпигун



У Саудівській Аравії місцеві мешканці знайшли грифа з GPS-передавачем. Спецслужби запідозрили його у шпигунстві на користь Ізраїлю.

Спецслужби Саудівської Аравії затримали білоголового сипа (вид грифа), якого підозрюють у шпигунстві на користь Ізраїлю.

Грифа зловили на початку січня в районі міста Хайел. Місцеві мешканці знайшли на птаху GPS-передавач з координатами Тель-Авівського університету, і, запідозривши недобре, передали її до правоохоронних органів.

Коли про знайдений білоголовий сип стало відомо, в арабомовних ЗМІ та блогах почали з'являтися припущення, що птах — це частина сіоністської змови і новітній метод ізраїльського шпигунства.

Тим часом ізраїльські вчені висловили стурбованість долею птиці, оскільки на хвилі антиізраїльської істерії її може спіткати "жахливе покарання". Як пояснили орнітологи, передавач всього лише фіксує місцезнаходження грифа, а також висоту і швидкість його польоту.

Тварин не вперше звинувачують у співпраці з ізраїльською розвідкою. Так, у грудні губернатор єгипетської провінції Південний Синай запропонував не применшувати ймовірність того, що акулу-людожера в морі поблизу Шарм-ель-Шейха випустив саме "Моссад".

Птахи-шпигуни літали над стратегічними об'єктами

Двох голубів-шпигунів арештували іранські служби безпеки на території країни. Птахи літали над стратегічними об'єктами. На їхніх тілах були шпигунські пристрої. Хто відправив голубів, невідомо.

Одного птаха на початку жовтня зловили поблизу ядерного реактора в місті Натан. Тут розташовані центрифуги, де відбувається збагачення урану. На тілі голуба було кілька синіх металевих кілець. До них кріпилися прозорі проводи, мікрофон та мініатюрна відеокамера. Інший голуб ширяв над заводом у Кашані.

2002 року в індійському штаті Раджастан прикордонники знайшли мертвого яструба. На його тілі виявили потужний приймач та антену.

Пернатих використовують у секретних операціях із початку XX ст. Нещодавно у Великій Британії опублікували матеріали роботи крилатих шпигунів у часи Другої світової. Британські військові планували відправити до Німеччини зграю птахів-камікадзе. До них мали прикріпити вибухові пристрої та касети зі збудниками інфекційних хвороб.



У США створено літаючий робот-розвідник, що видає себе за невеликого птаха

Компанія AeroVironment, головний постачальник безпілотних літальних апаратів для американських військових, представив нову розробку – безпілотний літаючий апарат Nano Hummingbird ('Нано-Колібрі'). Він може розганятися до 18 кілометрів на годину, а важить всього 19 грамів, повідомляє CNews R & D.

Корпус апарата імітує тулуб пернатого і має крила, схожі на пташині, – це маскування безпілотника на місцевості. Здалеку, за зовнішністю і навіть манерою польоту, розвідник повинен бути схожий на живого птаха.

Розробник стверджує, що це і інші вимоги DARPA Nano Hummingbird зміг виконати і навіть перевершити.

Наприклад, він зможе літати при бічних поривах вітру до двох метрів в секунду, не збиваючись з курсу і не зміщуючись за вітром більш ніж на метр.

Однак колібрі за межами Америки не водяться, та й у ній, в більшості місць, будуть виглядати дивно. Тому в майбутньому автори цього робота мають намір переробити його у горобця.

До того ж, і за габаритами для колібрі цей пристрій трохи завеликий, розмах його крил 16 см.

Головне досягнення цієї розробки – абсолютно новий для літальних апаратів, створених людиною, спосіб пересування.

Позичений у птахів, цей спосіб дозволяє шпигунському безпілотнику видавати себе за птаха навіть з близької відстані.

Попередня версія безпілотника-шпигуна, запропонована AeroVironment і дуже популярна серед ВПС США в минулому році, називалася "Ворон" і нагадувала міні-літак з розмахом крил 135 см.

А за кілька тижнів до презентації "Колібрі" та ж компанія почала розробку безпілотника, що розмахом крил нагадує Боїнг-747, але здатного злетіти на висоту, звідки можна розглядати територію розміром з Афганістан.

Підготував Сергій Фурдик.

ФУТБОЛ

На дебют Блохіна можна буде подивитися за 30 гривень



Генеральний директор "Україна Футбол Інтернешнл" Олег Шкреба розповів про підготовку до матчу збірних України і Франції, яка призначена на 6 червня у Донецьку.

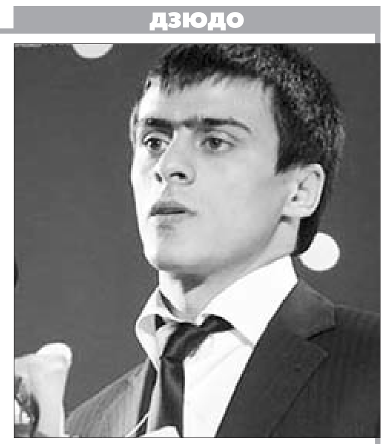
"Ми вже почали спільно з "Донбас Ареною" реалізацію квитків на цей матч. Хотілося б звернутися до всіх уболівальників з проханням прийти на стадіон, підтримати нашу збірну. Тим більше, що збірна Франції проводить так зване "Турне престижу" і приїде основним складом, тому матч буде непростим.

Що стосується цінового діапазону, то квитки категорії стандарт будуть від 50 до 200 грн. Квитки в місцях підвищеної комфортності – від 300 до 2000 грн. Це практично ті ж ціни, що й на матч Україна – Голландія, який пройшов на "Донбас Арені" минулого літа", – розповів Шкреба.

А от вартість квитків на матч Україна – Узбекистан, який відбудеться 1 червня на стадіоні "Динамо" імені Валерія Лобановського і стане першим після повернення Олега Блохіна на посаду головного тренера збірної, становить від 30 до 100 гривень залежно від обраного сектора.

ДЗЮДО

У Баку українці взяли 4 медалі



З міжнародного гран-прі з дзюдо, яке приймав Баку, українські спортсмени привезли 4 медалі. Всі вони – "бронзові".

Відкрив рахунок українським медалям чемпіон світу і Європи Георгій Зантарая. У півфіналі українському лідерові не вдалося знайти ключик до 27-річного монгольського дзюдоїста, переможця Кубка світу в Улан-Баторі-2009 Болдбаатару Чімед-Йондону. Він у підсумку став срібним призером змагань, поступившись у фіналі грузину Амірані Папінашвілі. А наш Георгій Зантарая піднявся на третю сходинку п'єдестала пошани гран-прі Баку.

Другу бронзу Україні приніс Артем Василенко у ваговій категорії до 81 кг. Василенко всі три поєдинки відбіркового раунду зміг завершити достроково. "Іпон" Артем заробив у боротьбі проти казаха Саят Самшієва, хорвата Томіслава Мар'яновича і італійця Антоніо К'яно. У півфіналі українець поступився восьмому номерові світового рейтингу, Олімпійському чемпіонові Пекіна-2008 німцеві Оле Бішофу.

У завершальний день змагань скарбничка збірної України поповнилася ще двома нагородами. Вони дісталися Ірині Кіндзерській (вагова категорія +78 кг) та Станіславу Бондаренку (+100).

Нагадаємо, що Георгій Зантарая поїхав на турнір у Баку з титулом найкращого спортсмена України в квітні.

СТРІЛЬБА З ЛУКА

У Хорватії Рубан настріляв на "бронзу"

В хорватському Порече завершився перший етап Кубка світу зі стрільби з лука.

В доробку української збірної – одна бронзова нагорода у класичному луці, яку здобув Олімпійський чемпіон Пекіна Віктор Рубан.

У півфіналі наш спортсмен програв американцю Бреді Еллісону (113:115), який і став чемпіоном змагань. "Срібло" у Вуджина Кіма з Південної Кореї.

У боротьбі за "бронзу" з американцем Джейком Камінскі Віктора Рубана всі вважали фаворитом. Але суперник не збирався дарувати українцю медаль. У другій серії обидва лучники набрали по 29 очок з 30 можливих, тож все вирішувалось в останніх пострілах. Наш спортсмен провів фантастичний фінал поєдинку, влучивши у три 10-ки, і здобув бронзову нагороду етапу Кубка світу.

За крок від нагород завершила змагання чоловіча збірна у складі Віктора Рубана, Дмитра Грачова і Олександра Сердюка, поступившись лучникам Південної Кореї (209:223).

ХУДОЖНЯ ГІМНАСТИКА

Україна і Росія поділили медалі "Кубка Дерюгіної"



Вже традиційно, у реальну боротьбу між українськими та російськими представницями художньої гімнастики на "Кубку Дерюгіної" інші спортсменки втрутитися не змогли. І також, за традицією, трохи кращими були наші північні сусідки.

Це і відобразилося на підсумкових результатах. Так, в абсолютній першості перемогла Дар'я Кондакова з Росії, а наша Аліна Максименко стала другою. "Бронза" дісталася ще одній росіянці Яні Луконіній.

А от в окремих вправах тричі першою була Максименко (обруч, булави та стрічка) і другою Кондакова. І лише у вправах з м'ячем Кондакова зуміла стати першою. Щоправда, Максименко тут задовольнилася лише 7 місцем, натомість 4 позицію посіла інша наша гімнастка Анна Різатдінова.

У групових вправах росіянок на подіумі не виявилося. Так, у вправах з 5 м'ячами перемогу святкували білоруски, другими стали італійки, українки – треті. А у вправі "2 обручі+3 стрічки" вже італійки були першими, українки другими, а білоруським гімнасткам дісталося третє місце.

В багатоборстві Україна посіла третє місце, пропустивши вперед тих же італійок (перше місце) та білорусок (друге місце).

Зазначимо, що в юніорському турнірі перемогла наша Вікторія Ситнікова. Це тим більше приємно, адже юніорок до турніру готувала в ролі тренера Ганна Безсонова. Як бачимо, тренерський дебют у нашої відомої гімнастки вдався.

ФОРМУЛА-1

Пілоти Red Bull підкорили Туреччину

Після двох перемог на двох стартових етапах нинішнього сезону "Формули-1", на третьому у Китаї Себастьян Феттель поступився першістю Льюїсу Хемілтону.

Та вже у Туреччині лідер Red Bull довів, що то була лише випадковість і, впродовж всієї гонки впевнено очолюючи пелетон, так само впевнено здобув перемогу.

А його партнер по команді Марк Веббер, втративши на старті гонки завойовану у кваліфікації другу позицію, наприкінці гран-прі Туреччини її відвоював і забезпечив Red Bull "дубль" у першому європейському етапі цього сезону.



Третю позицію зайняв Алонсо, який виборов її у Росберга і навіть перемістився на друге місце, але, як вже йшлося, потім повернув його Вебберу. Хемілтон, попри всі намагання, до подіуму не дотягнув.

Загалом гонка була дуже жвавою. Цьому посприяло і несухе покриття і, звісно, самі пілоти, які не нехтували ризиком і часто атакували один одного, тож і без контакту болідів не обходилося.

Наступний етап – 22 травня прийматиме іспанська Барселона.

ПРОФІБОКС

Девід Хей порадив Володимиру Кличку замінити підборіддя на трансплантат – нібито тільки такий крок дозволить йому уникнути "знищення".



Хей порадив Кличко зробити трансплантацію підборіддя

"Я 20 хвилин дивився в очі Кличко і побачив, як я його знищу. Я бачив його побитим і зламаним. Він ще ніколи не бився з ким-небудь з моїми даними. Це буде нова територія для нього і для мене", – заявив Девід Хей на прес-конференції, яка пройшла в Лондоні.

"Він буде робити те ж, що й завжди. Але я вже бився проти таких "роботів", і ніколи не програвав! Ні на любительському, ні на професійному рівні я не програвав боксерам зі Східної Європи. І це не трапиться", – впевнений британський боксер.

"У Кличка відмінний джеб, але я не думаю, що бій триватиме усі 12 раундів. Володимир недостатньо жорсткий як ментально, так і фізично – у нього немає шансів. Хіба що він зробить трансплантацію підборіддя, але я не думаю, що він встигне це зробити за 8 тижнів", – вважає Хей.

Велику частину прес-конференції Хей намагався принизити Кличка, проте Володимир діяв в іншій манері.

"Я хочу сказати, що поважаю Хея. Це може здивувати вас, але у нього є необхідні якості. У нього важкі руки і відмінна швидкість, мотивація", – зазначив Кличко.

Сторінку підготував Андрій Агєєв.

ЗАСНОВНИК: МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
ВІДДРУКОВАНО У ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А, тел. (0432) 55-63-97

Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів.
Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов'язкове.
Інформаційна підтримка: "Військо України", "Авиация и время".

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця, вул. Червоноармійська, 105
тел: 8-067-587-02-96, 8-0432-59-62-26,
факс: 8-0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Верстка та дизайн: С. Клименко, Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Черговий по номеру: О. Тригуб.
Перший редактор Сергій Свенцицький.
Наклад – 1050 прим. Зам. № 112216
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР М. ПОПЛАВСЬКИЙ







Збройні сили Німеччини
Вид синтетичних ниток
Біблійний братовбивця
Звичай кривавої помсти
Російський вчений-енциклопедист
Найдрібніша світна частина
Критична стаття
Російський телеканал
Американський космонавт
Індіанець
Пам'ятник у вигляді стовпа
Слабоалкогольний яблучний напій
Геодезичний прилад
Цистерна для транспортування палива
Стрімкий напад, атака
Харчовий продукт із тіста
Дерев. духовий муз. інструмент
Ріка в Африці
Насип
Американський письменник
"Мілан", "Фагот", "Конкурс"...
Ріка в Україні
Італійські пельмені
Японська настільна гра
Ріка в Росії
Покрівля на стовпах
Частина одного носія даних
Священна гора у Греції
Російський народний герой-бунтівник
Різка, в'їдлива насмішка
Нота
Півмавпа
Вітер великої руйнівної сили
Жир з овечої вовни
Видатний боксер XX ст.
Шахова фігура
Жіноче ім'я
Зображення оголеної натури
Банда
Рухома частина крила літака
Німецький письменник
Японський воїн у добу Середньовіччя
Вибухівка
Раптова зміна спадкових ознак
Чарівність, привабливість
Представник народу в США та СРСР
Міфологічний співець (грецьк.)
Радянський танк
Французький вчений XVI ст.
Молочний продукт
Англійський співак і композитор
Річка у В'єтнамі
Радянський пікіруючий бомбардувальник
Легкий кавалерист
Витка тропічна рослина
Шахова нічия
Російський вертоліт

СУДОКУ

		5				2		6
	3		1		6		8	
					5			3
	2	1	9					
	9						3	
					7	4	2	
5			6					
	1		7		9		6	
2		4				8		

ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД В № 17-18



АВТОДРОМ

Mercedes-Benz показала фінальну версію тридверки G-Class



Компанія Mercedes-Benz представила дві спеціальні модифікації позашляховиків G-Class, що отримали назви Edition Select і BA3 Final Edition. Перша з них побудована на базі п'ятидверного автомобіля і доступна тільки для варіанта G 500, а друга пропонується виняткова для короткобазної версії і створена на честь завершення виробництва тридверного варіанта.

Від стандартного автомобіля позашляховик у модифікації Edition Select можна відрізнити за двоколірним сріблясто-чорним кузовом, пофарбованими у чорний колір 18-дюймовими п'ятиспицевими колісними дисками і випускною системою AMG, патрубки якої виведені з боків машини і встановлені під порогами. Салон такого позашляховика оздоблений шкірою двох кольорів, хромованими і дерев'яними вставками. На європейському ринку версія Edition Select збільшить вартість Mercedes-Benz G-Class на 6735 євро.

"Фінальний" позашляховик BA3 Final Edition буде доступним у двох варіантах: із шестициліндровим дизелем потужністю 211 кінських сил (540 Нм) і з 5,5-літровою бензиновою "вісімкою", що розвиває 388 кінських сил (530 Нм). Автомобіль одержить решітку радіатора AMG, 18-дюймові колісні диски, світлодіодне підсвічування салона, а також шкіряне оздоблення інтер'єру. Вартість Mercedes-Benz G-Class BA3 Final Edition з дизельним мотором складе 90 тисяч 511 євро, а з бензиновим – 100 тисяч 685 євро.

Підготував Сергій Клименко. "Крила України".

АНЕКДОТИ

Испытания нового "незаметного" истребителя. Руководитель испытаний:
– Почему до сих пор не взлетел самолет?
Руководитель полетов:
– Пилот никак не может найти ваш невидимый самолет на летном поле!

Вопрос армянскому радио:
– Как делается фигура высшего пилотажа "кобра"?
Ответ:
– Надо разогнать самолет и поставить его на ручник!

– Наш самолет все время попадал в воздушные ямы. Это десантники рыли себе окопы.

Шереметьево. Самолет взлетает, набирает высоту, выравнивается. Сидят пассажиры в хвосте, видят – из самолета падают люди и доносятся крики из соседнего салона. Входит потный, тяжело дышащий стюард и говорит:
– Ну, у кого еще билеты со скидкой?

Падает Ту-154. Сидят два пилота, с грустью смотрят в иллюминатор и тихо беседуют:
– Не понимаю, почему моряки так радуются приближению земли.

В самолете рядом сидят двое. Один спокоен, читает газетку, пообедал, выпил кофе, хорошо ему. Его сосед все это время дрожит мелкой дрожью, ни к чему не прикоснулся. В конце концов, первый не выдерживает и говорит:
– Ну что вы трясетесь, ей богу! Автомобили вот гораздо опаснее самолетов. Мой зять купил машину, экзамен сдал, права получил, ехал себе спокойненько, скорость не превышал. Так что вы думаете? На него самолет упал!

– Вы слыхали о самолете Кишиневской авиакомпании, что на днях потерпел аварию?
– Да, у них закончился уголь.

В Европе запретили полеты российских самолетов из-за большого шума. Руководство "Аэрофлота" подумало и приняло меры, запретив продавать в самолетах водку.

Летит новый русский на самолете в Германию. Стюардесса объявляет:
– Наш самолет через несколько минут приземлится в городе Баден-Баден.
Новый русский:
– Ну, в натуре, че два раза то повторять? Не лохи же летят.

Две блондинки летят в самолете:
– Ой, смотри, у самолета крылья трясутся! Наверное, сейчас отвалятся!
– Дура, он же ими машет!

Чрезвычайное происшествие в африканском небе: представители аэропорта Киншасы сообщили, что мощный поток воздуха выбросил несколько десятков человек наружу после того, как неожиданно открылся люк в хвостовой части лайнера Ил-76. Эксперты заявляют, что наиболее вероятная причина аварии – "человеческий фактор": пилоты ранее работали в сельскохозяйственной авиации на удобрении полей.